ROK III WARSZAWA NUMER 1

Lot



CZASOPISMO
POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM
LOTNICTWA I ŻEGLUGI
POWIETRZNEJ

STYCZEŃ 1923 CENA Mk. 1500

LOT

CZASOPISMO POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM LOTNICTWA, ooo ŻEGLUGI POWIETRZNEJ I AUTOMOBILIZMU ooo

Wychodzi RAZ NA MIESIĄC pod kierownictwem J. GRZĘDZIŃSKIEGO

Uwaga na adres! ADMINISTRACJA: Warszawa, Hoża 9, m. 5, tel. 139-47
REDAKCJA: Al. Ujazdowskie 37, m. 9

Warunki przedpłaty: kwartalnie 4000 Mk. (1 dol., 6 fr.), Nr. pojedyńczy 1500 Mk.

TREŚĆ NUMERU 1:

NUMER SPRAWOZDAWCZY

SOMMAIRE:

Okładka pomysłu art.-malarza p. EDM. JOHN'A.

L O T

CZASOPISMO POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM LOTNICTWA I ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Nr. 1 WARSZAWA, STYCZEŃ 1923. ROK III

Po Locie Okrężnym.

Wrzesień b. r. zaznaczył się w naszym życiu lotniczem dwoma poważnymi przejawami naszej sprawności i energji sportowej. Jednym z nich był lot grupowy ppułk. Ludomira Rayskiego, kpt. Krzyczkowskiego i por. Giedgowda z Warszawy przez Pragę Czeską do Zurichu na zawody lotnicze Międzynarodowe w Dübendorffie z udziałem w locie alpejskim, drugim — pierwszy polski lot Okrężny zorganizowany przez Aero Klub Rzeczypospolitej Polskiej.

Tradycyjnie piękny polski wrzesień w tym roku nieodznaczał się jednakże korzystną pogodą, dnie deszczowe odbierały nawet w pewnych chwilach nadzieje na urzeczywistnienie projektowanej imprezy sportowej w warunkach, które by uczyniły ją dostępną dla szerokiego ogółu naszego społeczeństwa, pragnącego od dawna, zbliżyć się do polskiego lotnictwa, przyjrzyć się mu w jego przejawach życiowych, przekonać się naocznie o jego rozwoju.

Pogoda ta właśnie była powodem dla którego samoloty biorące udział w Locie Okrężnym nie mogły przybyć na czas do Warszawy skutkiem czego termin rozpoczęcia lotu był przeniesiony przez Komisję Sportową o cały tydzień i Lot rozpoczął się dnia 16-go września b. r. o godz. 5.30. Warunki meteorologiczne i w tym dniu niebardzo sprzyjały. Odlot odbył się przy pięknej pogodzie, aczkolwiek nierównomiernym wietrze, lecz już na przestrzeni drugiego etapu, Lwów—Kraków, wiatr przechodził niejednokrotnie w burze, której towarzyszyły opady. Popołudniu między godz. 1-szą a 4-tą to samo powtórzyło się na przestrzeni Kraków—Poznań,—pogoda zaczęła się nieco poprawiać ku wieczorowi. Na starcie przed odlotem stanęło 15 samolotów w porządku wylosowanym dnia poprzedniego, a mianowicie:

1.	kpt. pilot	Turbiak	na samolocie		Balilla
2.	por.	Czesunist	„	„	Breguet
3.	ppor.	Kalina	„	„	„
4.	por.	Babiński	„	„	„
5.	por.	Miśkiewicz	„	„	Bristol
6.	kpt.	Pawlikowski	„	„	Breguet
7.	pilot	Rutkowski	„	„	Ansaldo
8.	sierż.	Tysler	„	„	S. V. A.
9.	por.	Guttmeyer	„	„	Bristol
10.	kpt.	Szczudłowski	„	„	Bristol
11.	por.	Zdunik	„	,,	Ansaldo
12.	kpt.	Hendricks	,,	,,	Breguet
13.	kpt.	Jach	,,	,,	Bristol
14.	ppułk.	Kossowski	,.	,,	Breguet
15.	ppor.	Górecki	,,	.,	Bristol

Płatowce, które wzięły udziaj w „Locie Okrężnym" należały do następujących typów:

Breguet 14 A2	z siln.	Renault 300 MK	szyb. konstr.	174	klm, godz.
Bristol Fighter	,, ,,	Hisp. Suiza 300 MK.	,, ,,	180	,, ,,
Ansaldo A 300	,, ,,	Fiat 300 MK	,. ,,	211	,, ,,
S. V. A.	,, ,,	S. P. A. 6 A 220 MK.	,, ,,	220	,, ,,
Balilla A 1	,, ,,	S. .P. A. 6A 220 .MK.	,, ,,	205	,, ,,

Samolot Balilla, jako jednoosobowy brał udział poza konkursem.

W konkursie wzięły udział: 6 płatowców Breguet, 5 płatowców Bristol, 2 — Ansaldo, 1 — S. V. A. i 1—Balilla.

Szybkość powyższych samolotów skutkiem ich zużycia oczywiście była znacznie niższą.

Regulamin szczególny na rok 1922, opracowany przez Komisję Sportową Klubu był niejako wyrazem przystosowania się Aero Klubu do pewnych możliwości zakreślonych z resztą zupełnie zrozumiałymi zastrzeżeniami Ministerstwa Spraw Wojskowych, względy konserwacji materjałów i bezpieczeństwa lotu, wobec przeważającego udziału płatowców i pilotów wojskowych zadecydowały przy ogłoszeniu np. punktu 4-go nakazującego przerwanie w Poznaniu o godz. 16-ej popołudniu dalszego lotu dla tych, którzy do tej godziny stamtąd odlecieć do Warszawy nie mogli. Pomimo tego manifestacja sportowa zakroiła się na europejską miarę. Długość przelotu 1245 klm. w 4-ch etapach, wówczas gdy w Anglji organizował się dopero lot tej długości w sześciu etapach, a we Francji przelot na 1600 klm. rozłożony został na dwa dni — z zadowoleniem musimy zaznaczyć, że ośmiu z pośród współzawodników Lotu zwalczyło wszystkie trudności, by ją przebyć, wykonało

wszystkie warunki, by Lot Okrężny zgodnie z regulaminem zakończyć.

Zastanawiając się nad celem Lotu Okrężnego dochodzimy do przekonania iż nie miał on technicznego znaczenia. Technicznych wskazuwek dać nie mógł, żadnego nowego typu lotniczego lub jego udoskonalenia nie wprowadzał. Podkreślając w regulaminie 1922 roku, że dopuszczalne są do zawodów jedynie samoloty obecnie przyjętego już w naszej armji typu, Komisja Sportowa jasno to potwierdziła. Wybitny wyczyn sportowy lotników, zdrowe i szlachetne współzawodnictwo pilotów były jedynym jej celem, — niezastrzegając się przeciw budowie zbiorników do benzyny, Komisja wyraźnie potwierdziła, że w całym tym Locie Okrężnym obchodzić ją będzie przedewszystkiem umiejętność, sprawność i wytrzymałość współzawodnika — na przestrzeni długiej bez innych przeszkód, jak obowiązkowe wizy komisarzy na punktach etapowych i te przeszkody natury atmosferycznej z ktorymi lotnik zwykły jest się spotykać.

Szereg nagród wtórnych, poza główną nagrodą, jakim był puhar pana Min. Spr. Wojskowych — stworzył jako by też wtórne zawody na marginesie Lotu Okrężnego: taką była nagroda miasta Lwowa, powodująca wyścig o szybkość na etapie Warszawa — Lwów (344 klm.) oraz podobna nagroda za największą szybkość na przestrzeni trzech etapów Warszawa - Lwów - Kraków - Poznań, i nagroda Aero Klubu za wyczyn szybkości na końcowym etapie Lotu Okrężnego. Mówiąc o nagrodach wspomnimy iż Lotem Okrężnym zainteresowały Ministerstwo Kolei Żelaznych, Komitet Targów Wschodnich i Polska Fabryka Lotnicza „Plage i Laśkiewicz“, miasta st. Warszawa i Kraków, które również zgłosiły swoje nagrody.

W ciągu konkursu już w pierwszym etapie wyeliminował się samolot Bristol 2015 z silnikiem Hispano 300 Mk. por. Gutmeyra, który skutkiem defektu wylądował w Tuszowie, pomiędzy zaś Lwowem i Krakowem wycofały się z zawodów samolot Ansaldo A 300 — pilota Rutkowskiego, który ląduje pod Łańcutem, grzęźnie w terenie i kapotuje, następnie Bristol № 2017 por. Miśkiewicza pod Gródkiem Jagiellońskim, oraz uszkodzony Ansaldo A. 300 por. Zdunika we Lwowie i ppr. Góreckiego — Bristol 2080 uszkodzony pod Jarosławiem. Do Lwowa pierwszy przybywa kpt. Turbiak, największą szybkość natomiast wykazuje kpt. Hendricks, który przebywa 344 klm. w 100 minut 36 sek. na samolocie Breguet 10100 z silnikiem Renault 300 Mk. Skutkiem braku benzyny kpt. Turbiak nie dolatuje do Krakowa zmuszony do lądowania pod Bochnią. Na czele grupy wysuwa się ppor. Kalina na samolocie Breguet, który przybywa pierwszy do Krakowa o godz. 10,11 — w ślad za nim ppłk. Kossowski na Breguet 1082 o godz. 10,42 m.



pil. Pawlikowski
zdobywca I-ej nagrody.

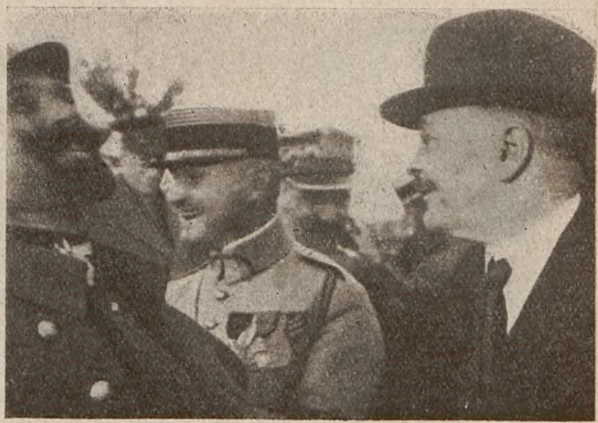
Burza na tej przestrzeni przeszkadza znacznie współzawodnikom i przebywają oni ten etap krótszy od poprzedniego w czasie mniej korzystnym. Szczęście nie sprzyja rekordmanowi etapu Warszawa — Lwów kpt. Hendricksowi, który wraz ze swym obserwatorem kpt. Hellerem „grzebie się“ nad motorem w połowie drogi i przylatuje do Krakowa o 12,27 m. Pięciu pilotów: por. Kalina, kpt. Pawlikowski, kpt. Hendricks, ppłk. Kossowski i kpt. Jach — odlatują z Krakowa do Poznania, główne wspołzawodnictwo jednakże zaznacza się pomiędzy trzema pilotami samolotu Breguet wysuwającymi się na czoło: por. Kaliną, kpt. Pawlikowskim i ppłk. Kossowskim, — pięciu dalszych pilotów, a mianowicie: por. Babiński, (Breguet), kpt Turbiak (Balilla), kpt. Szczudłowski (Bristol), por. Czeszunist (Breguet) i sierż. Tysler (S. V. A.) — startują z Krakowa dopiero w dniu następnym.

Skutkiem zbłąkania się w drodze podczas deszczu i słabej widoczności terenu por. Kalina nie przybywa do Poznania ustępując uzyskane pierwszeństwo kpt. Pawlikowskiemu, który przeczekawszy deszcz ulewny w polu w połowie drogi do Poznania — ląduje na poznańskim lotnisku o godz. 3,51 m. 26 sek. — 5 minut na formalności i kpt. Pawlikowski odlatuje do Warszawy, gdzie przybywa o godz. 5.32 m. 48 sek. popołudniu witany tryumfalnie przez niecierpliwie oczekujących go kolegów i sportmenów. Innych współzawodników zatrzymuje bądź regulamin, bądź też noc. Przybywają oni nazajutrz w warunkach przepisowych do Warszawy wszyscy z wyjątkiem kpt. Jacha, którego samolot ulega rozbiciu pod Ławicą i por. Kaliny, który pomimo pięknie zapowiadających się początków w Poznaniu rezygnuje z dalszego przelotu.













1) Odlot balonu kulistego.

2) Publiczność na festynie.

3) Samoloty Handley Page i mały Spad.

4) Eskadra Breguet'ów w powietrzu.

5) Loża urzędowa (gen. Macewicz).

6) pil. kap. Pawlikowski, i obserw. kap. Wojtarowicz zwycięzcy Lotu.

Uczestnicy lotu Okrężnego.



por. Górecki



ppłk. Kossowski



kpt. Jach



por. Miśkiewicz



por. Babiński



kpt. Szczudłowski



p. Rutkowski



por. Guttmeyer



ppor. Kalina



kpt. Hendricks



por. Czeszunist



sierż. Tysler

Wypadki „Lotu Okrężnego“, poza wypadkiem kpt. Jacha, który wpadł w korkociąg nad Ławicą, polegały na zatrzymaniu się silników i nie miały żadnych poważniejszych następstw.

Ogólne wyniki klasyfikacji ustalonej przez Juri przedstawiają się następujące:

1. kpt. Stefan Pawlikowski czas ogólny 707 m. 48 s.
2. ppłk. Jerzy Kossowski „ „ 759 „ 08 „
3. por. Zbigniew Babiński „ „ 1759 „ 40 „
4. kpt. Mieczysław Szczudłowski „ 1776 „ 30 „
5. por. Aleksander Czeszunist „ „ 1779 „ 50 „.
6. sierż. Paweł Tysler „ „ 1830 „ 07 „
7. kpt. Józef Hendricks „ „ 1909 „ 45 „
   i poza konkursem na 1-miejsc. płatowcu
8. kpt. Turbiak Tomasz „ „ 1766 „ 33 „

własne orjentacyjne zdolności. Bardzo dodatnim objawem, któreko pominąć milczeniem nie podobna, było olbrzymie zainteresowanie społeczeństwa przebiegiem Lotu, jak również warszawskim Festynem na Lotnisku, który ściągnął tłumy publiczności, zainteresowanie to wyraziło się i na prowincji, przedewszystkiem w Krakowie, udział zaś publiczności we Lwowie i w Poznaniu znacznie słabszy, tłumaczy się jedynie brakami organizacji. Od tych usterek trudno się było zresztą ustrzedz w tej pierwszej manifestacji sportowej, do takich przedewszystkiem zaliczyć wypada nie przestrzeganie określonego przez regulamin porządku odlotu z Poznania do Warszawy, który mógłby sprawić wiele niesprawiedliwości, gdyby



Start w Warszawie.

Z samolotów „Lotu Okrężnego“ wypełniło wszystkie warunki—5 płatow. Breguet, 1-en Brisol 1 S.V.A. i 1-en samolot Balilla.

Obserwatorzy towarzyszący uczestnikom pilotom odegrali niewątpliwie poważną rolę w Locie Okrężnym, co usprawiedliwia w zupełności wyznaczenie dla nich dwóch nagróg (Targów Wschodnich i miasta Krakowa), które przypadły kpt. Wojtarowiczowi i kpt. Łagunie oraz nadanie im żetonów Aero Klubu, jednakowoż zaznaczyć należy, że rola ta nie może być uważana jako par exelance sportowa i właściwe znaczenie lub wartość obserwatora lotniczego uwydatnia się bądź w zawodach o charakterze transportowym (przy samolotach wieloosobowych) lub też w ćwiczeniach natury wojskowej. Rzeczy te należałoby ku ogólnemu pożytkowi wyraźnie rozdzielić—zaś dać możność sporcmenom lotnictwa wykazać

nie szczęśliwy fakt, że nie wpłynął na klasyfikację uczestników w pierwszych trzech miejscach.

Musimy jasno sobie uświadomić, że regulamin w sporcie jest rzeczą świętą i nie dopuszcza żadnych odstępstw, a rzeczą komisarza sportowego jest dbać o jego żetelne stosowanie, jakiekolwiek wachanie jego w wykonaniu wprowadzają zamęt w dyscyplinie sportu, która stanowi jego alfe i omege.

Pewne nieporozumienie wprowadziła nagroda miasta Poznania z którą Komisja Sportowa złączyła wyczyn szybkości na potrójnym etapie z Warszawy do Poznania. Ponieważ m. Poznań nie zgadzając sięz regulaminem Komisji Sportowej przeznaczyło swą nagrodę temu z pilotów lokalnego pułku, który najlepiej wykona przelot Kraków-Poznań, Aero Klub wyznaczył zastępczą nagrodę,



Pilot ppłk. Kossowski i kpt. obs. Łaguna.



Kpt. obs. Heller i pilot kpt. Hendricks.

która przypadła w udziale kapitanowi Pawlikowskiemu.

Byłoby jednakowoż pożądanem, by w przyszłości Komisja Sportowa, jako najwyższy autorytet w tej dziedzinie nie przyjmowała do wyznaczenia nagród o charakterze ekskluzyjnym, który je pozbawia istotnej sportowej wartości.

Na zakończenie zaznaczymy zawielkie interesowanie i serdeczność z jaką odniosła się do Lotu Okrężnego prasa polska stołeczna i prowincjonalna, śledząca skwapliwie każde przesunięcie naszych pilotów, poświęcająca Lotowi całe artykuły, a także udział władz, które się niezmiernie przyczyniły do doskonałych wyników zawodów.

Zjazd Federacji Międzynarodowej Aeronautycznej w Rzymie.

Dnia 10-go października r. b. odbył się doroczny zjazd Międzynarodowej Federacji tym razem na zaproszenie Aero Klubu Włoch w Rzymie. Aero Kluby: Argentyny, Austrji, Belgji, Chin, Danji, Francji, Hiszpanji, Holandji, Japonji, Polski, Szwajcarji, Stanów Zjednoczonych, Szwecji, Wielkiej-Brytanji i Włoch przysłały swoich przedstawicieli, nadto w zjeździe wzięli udział członkowie zarządu Federacji i delegacji poszczególnych stałych komisji, jak komisji: kartografji, komisji technicznej, prawa lotniczego, podkomisji silników i t. d.

Rozwój Lotnictwa za rok ubiegły wysunął cały szereg zagadnień, które na porządku dziennym zjazdu domagały się rozwiązania. Tak na przykład od pewnego czasu coraz szersze kręgi zataczać zaczęło Lotnictwo bez silnika, które na kilku konkursach w Rhön, w Gstaad, w Combegrasse oraz ostatni w Anglji wykazało tak realne wyniki, że powstała kwestja przyjęcia do regulaminów Federacji przepisów, ustalających sprawdziany rozwoju tego nowego sportu lotniczego. Powstała stąd dyskusja nad art. 31 regulaminu Federacji, w której zabrali głos pp. O'Gorman (Anglja), Tissandier (Francja), Wan den Bergh (Holandja), Grzędziński (Polska), doprowadziła do dopuszczenia w klasie D. Lotnictwa bezsilnikowego również i samolotów poruszanych siłą mięśni (aviette), jak również uwzględniono dopuszczenie do zawodów tego typu samolotów bez silnika, których puszczenie w ruch wymaga sposobów mechanicznych.

Wzrastająca coraz bardziej szybkość własna dzisiejszych płatowców czyni niezmiernie trudnym ustalanie rekordów, wymaga coraz ściślejszego określenia czasu przy pomiarach, a także odpowiednich organizacji lotnisk do pomiarów rekordów.

Pomyłki przy pomiarach wyrażają się już dziś nie w kilometrach, ale w ich dziesiątkach, co przy zestawieniu wyników w różnym czasie i miejscach uzyskanych — utrudnia niezmiernie rzetelne ustalenie rekordu.

Francja wystąpiła na zjeździe z propozycją zmiany dotychczasowej bazy do określania rekordów szybkości w klasie C. do dwóch kilometrów, a także przyjęcia nowego regulaminu o chronometrach, zaznaczając przytem iż sprawdzenie chronometrów i wystawianie dla nich odpowiednich świadectw może być wykonywane jedynie przez te obserwatorja, które do tego przez Federację zostaną upoważnione. Sprawa powyższa wywołała długą dyskusję, część delegatów przychyliła się do zdania p. O. Gorman domagającego się, aby pomiary szybkości płatowca odbywały się na długości 5 klm., (co wraz z zawrotami stanowiło by 7 klm. zorganizowanego na ten cel terenu lotniczego) — inni w szególności p. Messner (Szwajcarja) sprzeciwiając się temu bądź ze względu na koszta, bądź też na trudność wynalezienia w swym kraju wymaganego terenu. W drodze dyskusji zadecydowała widoczna konieczność i Federacja przyjęła jak bazę terenową do rekordów szybkości — bazę o długości 3 klm. — dając termin do ich zbudowania do dnia 1-go kwietnia 1923 roku.

Bazy rekordowe muszą być przepisowo zbudowane, słupy do zawrotów umocnione w fundamencie cementowym, a Federacja musi być o tym powiadomioną.

Wniosek Francji o chronometrach został również przyjęty.

Dążąc do utrzymania ścisłej dyscypliny sportowej Federacja przyjęła wniosek p. Jacobs'a (Belgja) domagający się nie dopuszczania do publicznych zawodów sportowych pilotów lub aero-

nautów wojskowych lub cywilnych, nieposiadających rocznego zezwolenia (licence) Klubów należących do Federacji, odstępstwa od tej zasady, jakie się zdażały w Holandji (I.C.A.R.), w Szwajcarji, a nawet we Włoszech (Coppa del Tirreno) nie powinny być tolerowane. Przedstawiona przez Włochy (p. Usuelli) sprawa przepisów dla sportu spadochronowego bardzo rozpowszechnione we Francji i we Włoszech została odesłana do komisji.

Sprawy polityczne nie ominęły również Federacji.

Po ukończonej wojnie w r. 1919 na zjeździe w Brukseli—zosłały wykluczone z Federacji Kluby państw wrogich, jak Niemcy, Austrja i Węgry. Klub rosyjski przestał istnieć.

Federacja powzięła wówczas uchwały nie stosowania do pilotów tych krajów artykułu 4 Regulaminu ogólnego, który upoważnia Aero Kluby dopuszczać do swoich zawodów pilotów z krajów do Federacji nie przynależnych, — z tego też powodu piloci niemieccy od czasu wojny nie byli dopuszczani do zawodów międzynarodowych lotniczych. Brukselska uchwała Federacji została przyjęta większością 2/3 głosów delegatów. Przedstawiciel Anglji na zjeździe rzymskim stary bywalec zjazdów Federacji p, O'Gorman wystąpił z wnioskiem przywrócenia dawnej mocy artykułowi 4-mu. Pomimo zupełnie ogólnej formy wniosku p. O'Gormana jasnem było od razu iż celem jego było wprowadzenie do Federacji Aero Klubu Niemiec, to też dyskusja niedługo trzymać się mogła na poziomie prawniczego lub akademickiego sportu. Teza p. O'Gormana znalazła żywy i sympatyczny odźwięk w dosyć licznie reprezentowanych państwach neutralnych Europy zwłaszcza rasy germańskiej oraz że strony zakłopotanych nieco sytuacją Włoch, z drugiej strony spotkała się ona z stanowczą opozycją Belgji, Polski, Stanów Zjednoczonych, a przedewszystkiem Francji. W wysokiej temperaturze debaty nie uniknęło się wyrzutów wspomnień ostrych i mocnych wystąpień. Tu i owdzie kwestja ta nabierała znaczenia epizodu wprawdzie, lecz epizodu walki z dominującym Federację wpływem Francji. Dla nas nie ulega wątpliwości, że jeżeli nietylko współpraca, lecz i współistnienie na międzynarodowym terenie Federacji dwóch pierwszorzędnych w rozwoju Lotnictwa czynników i potęg, jak Francja i Niemcy urzeczywistnić się nie może, sprzeciwimy się zawsze w przyjęciu Niemiec do Federacji. Wobec silnej opozycji przeciwko wnioskowi p. O'Gormana zaczęto poszukiwać dróg wyjścia, dyskusja przeniosła się do kuluarów z których wypłynął wniosek włoski „Każdy współzawodnik z kraju który nie jest reprezentowany w F. A. I. będzie traktowany na równi z obywatelami kraju, w którym ma brać udział w zawodach sportowych, w drodze zmiany uchwały Federacji w maju 1919 r. Zezwolenie wydane na ten cel jest ważne w kraju, do którego należy Klub, który je wydał".

Wniosek ten dając wolną rękę Klubom usunął obawy Francji i Belgji, że zmuszeni będą przyjmować u siebie w zawodach swych wrogów jako współzawodników — nie usunął jednak możności nieporozumień powikłań, jakie się przeniosą na teren międzynarodowych zawodów tam, gdzie wypadło by pilotom Francji i Belgji spotkać się z pilotami Niemiec. To też uważając iż skutki podobnej uchwały mogły by się wkrótce okazać rozsadzającymi dla naszej Federacji—Polska wraz z Francją, Belgją i Stanami Zjednoczonemi wypowiedziała się przeciwko niemu, wówczas gdy delegaci innych krajów z wyjątkiem wstrzymującej się Japonji i Chin poszli za p. O'Gormanem i Wan den Bergem głosując na formułkę p. Usuellego.

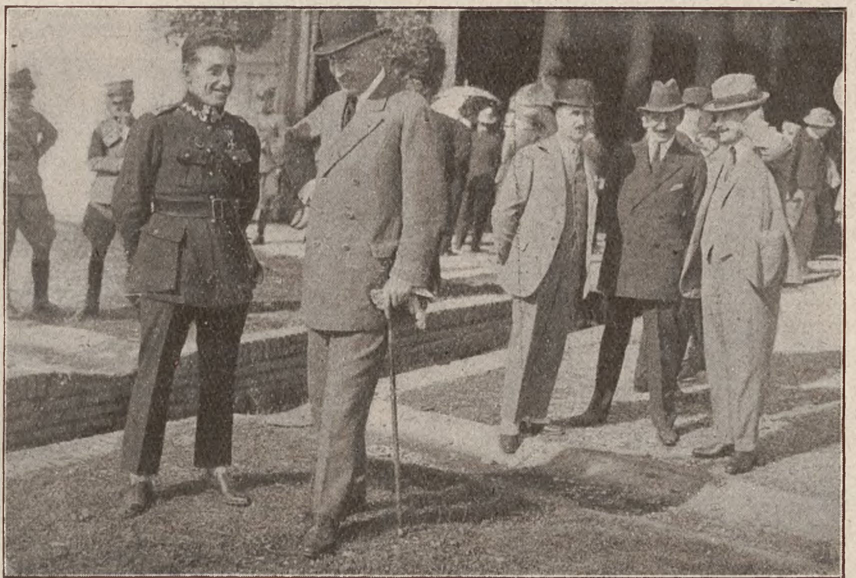
Do spraw, które wywołały niemniejsze ożywienie należał Francusko-Włoski spór o nagrodę Michelin'a. Jak wiadomo w r. b. nagroda ta została przyznaną francuskiemu pilotowi Poire, ponieważ jury nie uznało przelotu pilota włoskiego Martinetti za przepisowo dokonany (regulamin dla pilotów włoskich przewidywał dla współzawodników nagrody Michelina końcowe 15-te lądowanie na lotnisku w Foggia, wówczas gdy Martinetti lądował poza lotniskiem w promieniu 2 i pół klm.).

Decyzja jury wywołała protest Aero Klubu Włoch ponieważ lot Martinettiego był wykonany w lepszym czasie, a nie wykonanie lądowania w przepisowych warunkach było spowodowane siłą wyższą (force major). Spór został obustronnie oddany pod arbitraż Aero Klubu Hiszpanji p. Ruiz Ferri, który również przesądził go na korzyść Francji. Federacja do której odwołały się dalej Włochy przekazała sprawę podkomisji na czele której stanął p. O'Gorman. Po rozpatrzeniu materjału zagadnienie zostało zredukowane do pytania — czy komisarz sportowy na lotnisku w Foggia, który zabronił za pomocą sygnału pilotowi Martinetti lądować ze względu na stan tego lotniska znajdującego się po burzy, jakoby pod wodą, miał prawo to uczynić, czy też nie. Wynikała z tego również sprawa — czy komisarz sportowy biorąc rzecz ogólnie może zmieniać przepisy regulaminów. Dla każdego ktokolwiek jest z życiem sportowym obeznany, jest rzeczą jasną iż regulamin powinien być najwyższą instancją, zaś urzędowe komentowanie go przez komisję sportową jest zawsze ostatnim słowem „Sport jest rzeczą wielką, a nie zabawką",— twierdzi słusznie p. hr. De La Vaulx, przewodniczący zjazdu i od dawna zaszczytnie znany sportcmen aeronauta.

Być może, że Martinetti nie mógł lądować w Foggio nie było jednak rzeczą komisarza mu zabraniać, wreszcie nie mogąc wykonać regalaminu w tym wypadku Martinetti powinien był zaczynać od początku, jak to nieraz czynił Poire gdy z powodu mgieł nie mógł lądować na przepisanych lotniskach". Z drugiej jednak strony komisarz sportowy niewątpliwie jest urzędowym autorytetem, wyrazicielem komisji sportowej dla biorącego udział w zawodach lotnika, decyzja przeto komisarza sportowego, której się podpo-

Inne sprawy jak: sprawa międzynarodowych tryptyków lotniczych oraz sprawa kartografji zostały przekazane dotychczasowym komisjom do dalszego prowadzenia przez porozumienie się z poszczególnymi Aero Klubami, wysuniętą zaś przez inż. Guido Guidi sprawę ujednostajnienia fabrykacji odsunięto zupełnie z obrad.

Ożywioną dyskusję wywołała kwestja opłat członkowskich Federacji, która dla krajów o nizkiej i nieustalonej walucie jest niezmiernym ciężarem w rozwoju, skutkiem jednak opozycji Anglji



Zjazd F. A. I. Na lotnisku rzymskiem w Centocelle.
Od lewej do prawej: Ppułk. Grzędziński, hr. de La Vaulx, prezes zjazdu, p. Gasnier du Fresne, delegat Francji, książe de Scalea i p. Bishop (del. St. Zjedn.)

rządkowuje nie powinna dla niego być powodem krzywdy nawet w razie błędu komisarza, a z tego względu wychodząc delegat Polski głosował za uznaniem przelotu Martinettego, a przeto i jego praw do nagrody. Jednakowoż decyzja Federacji, która poszła po tej linji nie powinna stać się precedensem. Wypadek w Foggia, w którym powstała kwestja bezpieczeństwa i życia pilota jest wypadkiem najzupełniej wyjątkowym, przepisy regulaminów są prawem, od których odstępstwa nie mogą być dopuszczane.

nie doszło do jej pomyślnego rozwiązania i wszystkie propozycje wysunięte zostały odrzucone, polecono jednakże w drodze kompromisu Zarządowi Federacji uregulować tą kwestję na swym posiedzeniu dnia 3-go stycznia, na które należałoby Aero Klubowi R. P. wystąpić z odpowiednim referatem.

Pełni zaufania do obecnego Zarządu Federacji oraz dla ciągłości pracy, członkowie Zjazdu pozostawili Zarząd w dotychczasowym składzie w Paryżu.

Lotnictwo bezsilnikowe.

(Konkursy w Rhön, Combegrasse i Itforth Hill).

Lotnictwo bezsilnikowe w swym dzisiejszym stanie jest dalszym krokiem w dążeniu ludzkiem do opanowania przestworza. Grupa śmigło-silnikowa, będąca wytworem ludzkim nie mającym odpowiednika w lotnictwie naturalnem ptaków i owadów zostaje zarzucona — człowiek zaczyna latać a właściwie szybować podobnie do ptaków z unieruchomionemi skrzydłami. Dzisiejszy lot bezsilnikowy to próba opanowania dwóch rodzajów lotu ptaków, lotu szybowego i żaglowego. Jeszcze jeden krok — zbudowanie skrzydeł bijących — a człowiek będzie panem powietrza ponad wszelkie stworzenia latające.

Lotnictwo bezsilnikowe zapoczątkowane w Niemczech pociagnęło i francuzów, jednakże jak to najlepiej wskazują wyniki dwóch równolegle odbytych konkursów — niemcy osiągnęli na tem polu wyniki, które można nazwać bez przesady niespodziewanymi.

Obecnie dążąc do utrwalenia uzyskanych wyników i dalszych udoskonaleń otwarto w Niemczech zbiórkę na Rhön „Segelflug". Zebrane w ten sposób kapitały umożliwią pracę pionierów i uwolnią ich od kłopotów oszczędzania i biadania, pozwalając na prowadzenie doświadczeń na szerszą skalę i nie oglądania się na koszty.

Na konkursie w Rhön latały 53 aparaty najrozmaitszych konstrukcji — 38 jednopłatowców — reszta dwupłaszczyznowych.

Według umieszczenia pilota aparaty dzieliły się na:

26 z pomieszczeniem siedzącym w kadłubie
1 z „ przed płatem
1 z „ leżącem
6 z „ wiszącem
19 z „ mieszanem
6 aparatów uzyskiwało siłę nośną dzięki rozbiegowi
25 dzięki ciągnięciu za linę
3 „ „ maszynowemu
8 „ rozbiegowi na kółkach lub płozach (z pochyłości)
1 „ własnej sile wznośnej wyzyskiwanej na wietrze
16 „ różnym urządzeniom pomocniczym i pomocy ludzkiej.

Powierzchnia nośna aparatów zbliżała się z rzadkimi odchyleniami do 16 m².

Sterowanie naogół to samo co w płatowcach. Ze zgłoszonych aparatów zupełnie ptasi wygląd posiada „Zeise" № 4 o skrzydłach rozpostartych i do złudzenia przypominających szybującego ptaka — z pilotem siedzącym pod skrzydłem w kadłubie przypominającym tułów ptaka.

Aparat ten jest wierną kopją modelu zeszłorocznego o rozpiętości 12 m. i powierzchni nośnej 17,5 m. *„Zeise № 4"* posiada wielką samostateczność pozwalającą na minimalne korzystanie ze sterów — mimo to nie utrzymał się on dłużej w powietrzu.

Ze względu na uzyskane wyniki (3 g. 6 m.) ciekawy jest aparat bezsilnikowy A. F. G. D. Nr. 6 (Akad. Fliegergruppe Darmstadt), zbudowany przez „Bahnbedarf A. G. — Darmstadt. W budowie i projektowaniu aparatu brali udział poza studentami: prof. Berndt, dr. Röhm i dr. Eichengrün.

Wymiary bezsilnikowca są następujące:

rozpiętość płatu	12.10 *m*
długość aparatu . . , . . .	5.50 „
wysokość całkowita	1.30 „
ciężar własny	90 *kg*
powierzch. nośna	14.3 *m*
obciążenie powierzchniowe . .	11.5 *kg/m²*.

Hentzen*) uzyskał na tym aparacie wszystkie pierwsze nagrody i tak.

19 sierpnia utrzymał się w powietrzu w ciągu 2 g. 10 m.—24 sierpnia w ciągu 3 g. 6 minut wznosząc się ponad punkt odlotu na wysokość 300 — 350 m.

Wzniósłszy się z t.zw. Wasserkupe Hentzen wzbił się odrazu o 100 metrów, a następnie o 200 m. i utrzymał tą wysokość w ciągu całego lotu.

Niezgorsze również wyniki uzyskał na tym samym aparacie kolega Hentzena Martens, utrzymując się 16.VIII 520 i pół sekundy i przebiegając 3700 m., 17.VIII 200 sek. i przebywając 1520 m, i 18.VIII 3960 sek. przebywając 9500 m.

A więc niemcom udało się 4 razy utrzymać w powietrzu przeszło 1 godz., przeszło 2 godz. i przeszło 3 godz. — francuzi ich nie dosięgnęli. poza jedynym Maynerol'em uczestnikiem angielskiego konkursu w Itford Hill.

Również należy podkreślić lot Hackmacka na aparacie A. F. G. D. № 4 o rozpiętości 12.6 m. powierzchni nośnej 15 m² długości 5.5 m. wysokości 15. m. i zaopatrzonym w lotki.

*) Student Hanowerskiej Politechniki.

Hackmack latał dn. 24 w czasie gdy Hentzen bił rekord i utrzymał się w ciągu 1 i pół godziny.

Już po konkursie udało się (25 sierpnia) Fokkerowi wzbić z pasażerem i utrzymać w powietrzu w ciągu 13 minut (lepsze wyniki uzyskał on w Anglji).

Główną nagrodę za najdłuższy lot (Lot № 4 str. 14 A I) zdobył Hentzen. Również zdobył on I nagrodę za najwolniejsze opadanie i szereg drobniejszych.

W grupie B I nagrodę uzyskali Seiferth i Spies za lot 1871.3 sek., a Schrenk za 2. klm. lotu.

W grupie C. nagrody zdobyli: Pelzner za 178 sek. lotu, Kampf za lot 53 i pół sekundy.

Poza tem największą liczbę nagród zdobyli: Hackmack i Martens.

Konkurs w Rhön stanowił zbiorową lekcję lotu bezsilnikowego i przyniósł bardzo wiele ciekawych spostrzeżeń, które posłużą do szybkiego podniesienia tego najnowszego sportu jakim jest lotnictwo bezsilnikowe.

Po wynikach jakie uzyskano w Rhön — konkurs francuski dał zupełnie nikłe wyniki, jednakże uważam za słuszne przytoczyć je w „Locie“, aby bardziej podkreślić nadzwyczajne rezultaty trzyletniej pracy niemców i pobudzić u nas w kraju ludzi do pracy. Obecnie nie dogonimy łatwo niemców, lecz możemy zająć przy odpowiednim wysiłku drugie miejsce i wyprzedzić Francję. Sądzimy iż władze wojskowe poprą i ułatwią wszelką inicjatywę i pracę w tym kierunku, przez bezpłatne dostarczenie materjału do budowy, pozwolenie na korzystanie z warsztatów, lotnisk i t. p. a może znajdzie się jakiś mecenas, który zrozumie doniosłość lotu bezsilnikowego i zapoczątkuje listę składek na ten cel. Aero-Klub gotów jest zająć się spożytkowaniem uzyskanych tą drogą pieniędzy.

A teraz słów kilka o konkursie francuskim. W Auvergne zorganizowały „Association Francais Aérienne“ i „Aéro Club d'Auvergne“ konkurs lotów bezsilnikowych trwający od 6 do 21 sierpnia. Jako pomieszczenie dla uczestników i aparatów zbudowano 15 namiotów zwykłych i 3 duże Bessoneau. W celu przewożenia i rozbiegu aparatów przerobiono specjalnie jeden samochód osobowy. Po za tem większość aparatów ciągnęło w celu rozbiegu 4 ludzi na 40 metrowym sznurze gumowym.

Zgłoszono 50 aparatów z których przyjęto 19.

Pomiędzy modelami zgłoszonymi zauważyć można wielką fantazję konstruktorów; były tam aparaty posobne (tandem), z napędem nożnym i ręcznym, śmigłowce, trzypłatowe, dwupłatowe, półtorapłatowe i 27 jednopłatowców. Zaznaczyć należy współudział sportowego aparatu Henry Potez P VIII, pozbawionego grupy śmigło silnikowej.

Ponieważ wyniki francuskie znacznie odbiegają od niemieckich podamy niżej to tylko co osiągnięto najlepszego, ażeby widać było przewagę Niemiec.

Czas utrzymania się w powietrzu:

Bossoutrot na aparacie Farmana 5 m. 18 sek.
Coupet na „ własnym 4 m. 50 sek.

Całkowity czas poszczególnych aparatów:

Bossoutrot i Paulhan na Farmanie 49 m. 55 sek.
Bossoutrot i Paulhan na Farmanie 48 m. 55 sek.

Wzlot ponad miejsce startu:

Bossoutrot na Farmanie . . . . 80 m.
Coupet na Coupet . . . . . . 53 m.

Opadanie:

Bossoutrot na Farmanie . . 0. 47 m/sek.
Coupet „ Coupet . . . 0.625 „

Lądowanie do celu:

Bossoutrot na Farmanie 0.0 m. od celu.
Paulhan „ „ 3.0 m. od celu.

Ostatni z kolei konkurs urządzono w Anglji w czasie od 16 do 21 października w miejscowości Itford Hill między Newhaven i Lewes.

Uczestniczyło w nim niewiele aparatów, (zgłoszono coprawda 31) lecz zato ubiegali się przedstawiciele różnych narodowości. Z ciekawszych aparatów wymienić należy:

1. Jednopłatowiec angielski Handsyde, na którym Raynham pobił angielski rekord utrzymując się w powietrzu w ciągu 1 godz. 53 m.

2. Dwumiejscowy dwupłatowiec holenderski Fokkera, na którym uzyskano pierwszego dnia konkursu 37 m. 6 sek. lotu, Fokker zaś sam z pasażerem Rogersem i 40 kg. obciążenia pobił rekord światowy wynoszący 49 minut.

3. Aparat Klemperera, na którym latał Jeyes.

4. Mały aparacik francuski Devoitine.

5. Jednopłatowiec Peyret'a.

Nad tym ostatnim zatrzymamy się, ponieważ Manyrol zdobył na nim nagrodę Daily Mail w sumie 1000 f. szterlingów utrzymując sie w powietrzu 3 g. 21 m. 7 sek. i bijąc rekord niemiecki Hentzena.

Peyret pracował z Paulhanem od 1905 roku i zajmował się udoskonaleniem aparatu Langley'a, na którym od roku 1911 Paulhan i Manyrol prowadzili doświadczenia nad lotem bezsilnikowym.

R. Lud.

Płatowiec typu Berline Spad.

Berlin-Spad jest płatowcem pasażerskim nie przerobionym z aparatów typu wojskowego—jak większość aparatów komunikacyjnych, lecz stanowi konstrukcję oryginalną, specjalnie opracowaną. Pięciu pasażerów i pilot znajdują w nim wygodne pomieszczenie.

Kadłub zbudowany jest typu „monocoque“, przyczem usztywnienie jest tak obmyślane, że przy niewielkim ciężarze — daje dużą sztywność i wytrzymałość na wstrząśnienia oraz niewielki opór czołowy.

Przy wbudowaniu płatów starano się zostawić pilotowi i pasażerom pełne pole widzenia i zmniejszyć wszelkie opory szkodliwe. Płat górny stanowi jedną całość; usztywnienie komory stanowi z każdej strony 1 słupek specjalnie profilowany dla zmniejszenia oporu szkodliwego, oraz nieznaczna liczba linek. Lotki umieszczone są w dolnym płacie, przyczem kieruje nimi korba ukryta wewnątrz płata.

Podwozie silne i sprężyste zrobione jest z drzewa palmowego, odpowiednio obitego płótnem i wspartego dwiema rurami, pomiędzy któremi umocowane są dwie półosie stalowe.

Stery jednopowierzchniowe — poruszane są z pomocą podwójnych linek stalowych.

Berline Spad stosowany jest najczęściej z silnikiem 260 K. M. Salmson C. W. Z. G. (B. Spad 33), lecz istnieją aparaty z innymi silnikami:

Berline Spad	46—silnik	Lorraine Dietrich	370	K. M.
„	48	„ „	270	„
„	49	„ Rolls Royce	350	„
„	50	„ Hispano Suiza	275	„
Berline Spad	51—silnik	Maybach	300	K. M.

Berline Spad 33 stosowany jest obecnie na linjach komunikacyjnych Paryż—Londyn, Paryż—Bruksela — Amsterdam, Bruksela — Londyn i Paryż—Strassburg.

Berline Spad 45 stosowany jest na linji Paryż — Strassburg — Praga — Wiedeń — Budapeszt— Białogród — Bukareszt, a więc na trakcie wyprobowanym na tym typie płatowców przez kapitana Deullin, który dokonał raidu Paryż — Konstantynopol z 6 przystankami.

Dane liczbowe odnoszące się do tego właśnie aparatu „Spad 46“ są następujące:



Rozpiętość	12,664 *m*
Długość	9,050 *m*
Wysokość	3,500 *m*
Powierzchnia nośna	47,2 m^2
Ciężar własny	1373 *kg*
„ paliwa	360 *kg*
„ pilota i przyrządów . .	100 *kg*
„ pasażerów i bagażu . .	517 *kg*
Ciężar całkowity w locie . . .	2360 *kg*
Szybkość	210 *km*/hodz.

Promień działania 4 godz. lotu o pełnej mocy.

Pułap	4,800 *m*

Płatowce „Berline Spad“ są budowane w warsztatach firmy „Bleriot Aéronautique“ 3. quai Maréchal Galliéni w Suresnes. Jest to największa fabryka płatowców Francji, która buduje również różne aparaty bojowe wywiadowcze, do bombardowania i szkolne—wszystkie zaopatrzone w markę „Spad“.

Em.

Najciekawsze rezultaty osiągnięte przez płatowce firmy Bréguet w roku 1922.

Większość podróży dokonano na płatowcach typu XIV z silnikiem Renault 300 K. M,

7 czerwca por. Carrie przeleciał z Paryża do Marsylji i z powrotem. Cały czas lotu wraz z postojem w Marsylji wyniósł 11 g. 40 m., co przy przelocie 1500 klm, daje średnią szybkość handlową 130 klm. godz.

19 czerwca porucznik de Montfort przeleciał z Paryża do Marsylji w ciągu 3 godz. 40 min., zkąd udał się tegoż dnia do Tuluzy.

23 czerwca por. Defournaux z sierżantem-mechanikiem Gueruel dokonał lotu okrężnego Paryż-Pau-Marsylja-Paryż, przebywając 2000 klm. w ciągu 13 godzin 10 minut lotu.

6 lipca por. Pelletier d'Oisy z kapralem-mechanikiem Bussard wyleciał o 5-ej m. 30 rano z Tunisu zaopatrzywszy się w zbiornik pomocniczy, O 5-ej 50 popoł. wylądowali oni szczęśliwie w Paryżu, przeleciawszy 1700 klm. w czem 800 ponad morzem. Uzyskana przytem szybkość handlowa lotu wynosiła 142 klm. na godzinę.

W lipcu również porucznicy Terrasson i Dupont dokonali na Breguecie XIV B 1 z silnikiem Renault 300 K.M.—lot okrężny Thionville - Strasburg--Mayence-Thionville z lądowaniem w każdym z tych miast. Po południu udali się oni na tych samych aparatach do Paryża, przebywając w powietrzu ogółem 7 godz. 15 minut w ciągu jednego dnia.

21 lipca 2 aparaty typu XVI Bn 2, do bombardowania nocnego, pilotowane przez por. Miermont i podchor. Pollier—każdy z dwoma mechanikami, przebyły 1100 klm. w ciągu 8 godz. 30 min., przelatując ponad Nancy, Tours, Avord, Paryżem i Nancy,

12 sierpnia podchor. Foiny z mechanikiem dokonał raid na XIV, przebywając z Tours przez —Paryż-Dijon-Lyon-Marsylję i Pau do Tours co wynosi przeszło 2000 klm. w ciągu 24 godzin lotu.

18 sierpnia 5 eskadra 34 pułku lotniczego, dokonała lotu grupowego z Paryża do Mayence w ciągu 3 godz. 18 min. Eskadrą dowodził por. Bastide, obsługą pozostałych aparatów prowadzili por. Lallemand, sierż. sztabowy Floris, Guerard, podchor. Gauvin i Tissandier.

Wszyscy oni latali na Breguecie XIV, przebyli w ciągu jednego dnia przeszło 1000 klm.

We wrześniu 3 oficerów polskich pod dowództwem ppułk. Rayskiego udało się z z Warszawy przez Pragę Czeską do Zurichu, ztąd po konkursie wrócili przez Paryż, lądując w Bourget.

6 i 7 września Vuillemin przebył 2819 klm. przestrzeń stanowiącą drogę do nagrody Michelin'aw ciągu 38 godz. 45 min,, wywiązując prędkość handlową 98 klm. 605 na godzinę. Vuillemin lądował 15 razy w nastepujących miejscach: Mecu, Strasburgu, Dijon, Avord, Clermont - Ferrand Lyonie, Nimes, Tuluzie, Pau, Bordeaux, Angers, Villacoublay, St. Inglevert, Valenciennes, Mourmelon i Mecu.

8 wrzesnia kapitan Weiss z pasażerem, przeleciał z Paryża do Marsylji w 3 godz. 10 min., ze średnią szybkością liczoną w linji prostej 202 klm. na godz. Lotu dokonano na płatowcu zaopatrzonym w turbo-kompresor Rateau.

16 września odbył się lot okrężny w Polsce, w którym trzy pierwsze miejsca zajęły aparaty Breguet XIV.

23 września major Vuillemin i kapitan Dagneux przelecieli na dwuch XIV-ach z Paryża do Bukaresztu w ciągu 10 godzin.

Tegoż dnia sierżant sztabowy Cas z mechanikiem dokonal lotu ćwiczebnego 1100 kim. na linji Paryż-Tours-Nancy-Paryż w ciągu 6 godz. 15 minut.

4 października Vuillemin przeleciał z Bukaresztu do Budapesztu, zkąd udał się 5-ego do Mecu.

Porucznik Pelletier d'Oisy przeleciał z Paryża do Casablanca w ciągu 8 godz. lołu, zkąd udał się 16 października do Tunisu, przebywając 1750 klm. bez lądowania w ciągu 10 godz., co wynosi średnio 175 klm. na godz.

V międzynarodowy zjazd ustawodawstwa lotniczego w Pradze Czeskiej.

Począwszy od roku 1911 międzynarodowy Komitet prawodawstwa lotniczego o stałej siedzibie w Paryżu (95 Rue des Petits—Champs) organizuje międzynarodowe zjazdy celem ustalenia prawa lotniczego (Code de l'Air) wspólnego dla wszystkich państw, należących do Ligi Narodów.

Kongres w Pradze poprzedzony przez zjazdy w Paryżu, Genewie, Frankfurcie, a ostatnio w 1921 w Monaco, został uroczyście otwarty dnia 25 września r. ub. w sali posiedzeń Rady Miasta Pragi przez Ministra p. Millera.

W Kongresie było reprezentowanych 18 państw, a mianowicie: Anglja, Austrja, Belgja, Brazylja, Czechosłowacja, Francja, Grecja, Holandja, Japonja, Litwa, Łotwa, Rumunja, Szwajcarja, Sjam, Stany Zjednoczone, Włochy, oraz Polska zastąpiona przez delegatów Rządu Polskiego p. dr. K. Baderę, radcę poselstwa w Pradze i majora Wojsk. Aer. Z. Tebinkę.

Honorowe przewodnictwo zjazdu objął p. Hobza, prof. uniw. w Pradze. Zostali wybrani: rzeczywistym przewodniczącym p. Lapradelle, prof. uniw. w Paryżu, jego zastępcami p. Cogliolo, prof. uniw. w Genui, p. Pitard, prof. uniw. w Genewie, p. Talamon, adw. Trybunału kasacyjnego w Paryżu, a sekretarzem adw. Homburg.

Prace Kongresu polegały na powzięciu obowiązujących uchwał odnośnie całego szeregu bardzo ważnych zagadnień prawnych, związanych z lotnictwem, przygotowanych do dyskusji bądź to przez poprzednie Kongresy a specjalnie przez przedostatni w Monaco, bądź to przez Komitet międzynarodowy prawniczy stale pracujący w Paryżu.

Pierwszą poruszoną na Kongresie sprawą była kwestja lądowania samolotów. Na podstawie referatu prof. Pitard, mimo opozycji ze strony przedstawiciela Belgji p. Thieffry, który żądał zupełnej zwobody w wyborze miejsca lądowania, został ustalony art. Kodeksu, który powiada: „Samoloty bez poważnych powodów nie mają prawa lądować poza lotniskami". Delegat Polski głosował za wnioskiem referenta.

Drugim ważnym problemem była sprawa określenia narodowości samolotów. Zasada przewidziana przez Konwencję lotniczą z 13.X 1919 r. określająca: „Samolot posiada narodowość swego właściciela" została po gorącej dyskusji większością głosów przyjęta. Wniosek przeciwny postawiony przez Czecho-Słowację okreslający narodowość samolotu zależnie od jego portu macierzystego (Port d'attache) upadł poparty tylko głosami Belgji, Holandji i Polski. W związku z tą sprawą wyłonił się cały szereg trudności przy określeniu narodowości samolotu, gdy ten należy do spółek, lub stowarzyszeń akcyjnych, po długiej dyskusji ustalono zasadę: „Narodowość samolotu jest określona narodowością właścicieli, ktorzy reprezentują większość kapitału zakładowego". Wniosek Francji żądający ażeby akcje, towarzystw posiadających samoloty, były imienne—upadł, poparty tylko głosami Polski i Sjamu.

Następnie na podstawie referatów prof. Riperta uznano materjalną odpowiedzialność właściciela za szkody wyrządzone przez samolot, przewidując nadto, że o ile przy transporcie samolotem towarów nie branie przez przedsiębiorcę odpowiedzialności za ewentualne szkody jest dopuszczalne, o tyle przy transporcie pasażerów jest to kategorycznie zabronione.

Prócz tego uchwalono cały szereg artykułów o hypotece w żegludze powietrznej: „Samolot może być przedmiotem zabezpieczenia rzeczowego (sûretés réelles) w myśl ustaw obowiązujących w kraju, w którym jest imatrykulowany.

Następnie na podstawie referatu prof. Henry Couannier uchwalono, że:

1) Państwa są obowiązane przesyłać do międzynarodowej Komisji Żegl. Pow, miesięczną statystykę wypadków w komunikacji lotniczej.

2) Państwa nałożą obowiązek na Towarzystwa Żeglugi Pow. podporządkowania się pod rozkazy upełnomocnionych przedstawicieli rządu, którzy będą mieli prawo zabronić samolotowi dalszego lotu o ile nie daje zupełnej gwarancji bezpieczeństwa.

3) Towarzystwa Żeglugi Powietrznej są obowiązane złożyć gwarancję na pokrycie ewentualnych odszkodowań wrazie nieszczęśliwego wypadku.

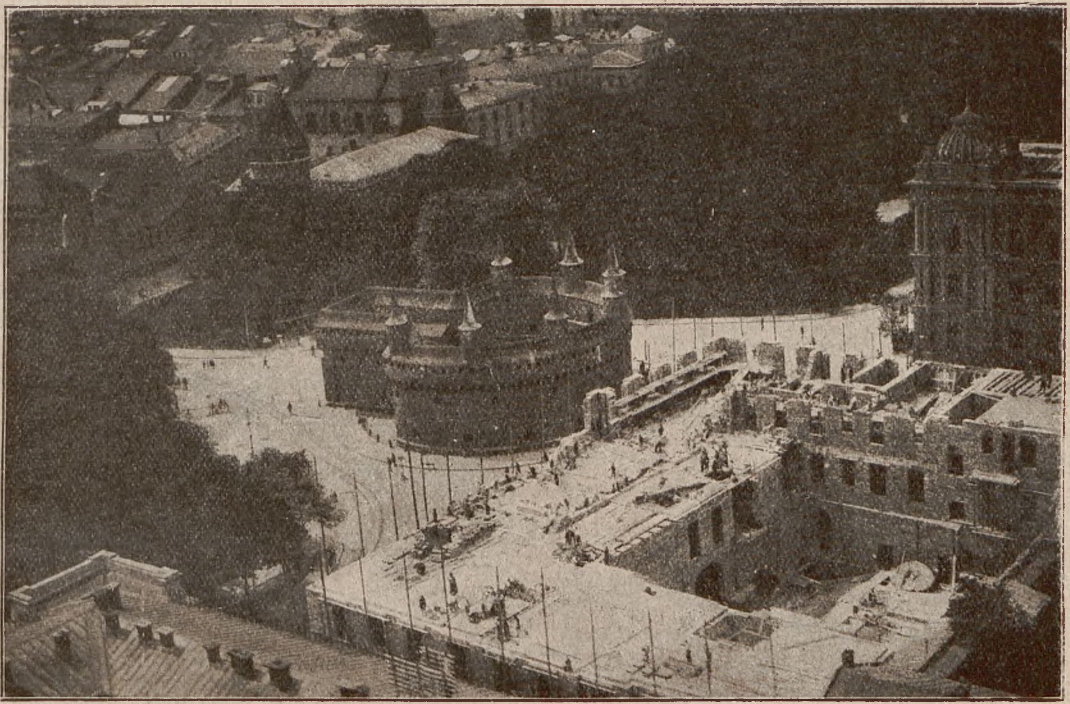
4) Towarzystwa Żeglugi Pow. są obowiązane ubezpieczać swój personel latający.

Referat prof. Hobzy o prawach organizacyjnych działalność lotnictwa na wypadek wojny, został przekazany następnemu zjazdowi, który zbierze się w marcu 1924 r. prawdopodobnie w Genui lub w Brukseli.

Z lotnictwa włoskiego.

Zawody lotnicze. — Wystawa Aerotechniki. — Faszyzm a lotnictwo.

Wybujały rozwój lotnictwa we Włoszech w czasie Wielkiej Wojny musiał wzbudzić podziw dla tego kraju, w którym wszystko poza klimatem zdawało się stać na przeszkodzie rozwojowi lotnictwa, zaczynając od ciężkich warunków terenu pagórkowatego, pociętego miedzami lub drenami, zajętego kulturą wina i ryżu, i niebezpiecznego przy lądowaniach przymusowych, a kończąc na braku niezbędnego dla wytwórni lotniczych surowca—zaniechanie zaś po zawarciu pokoju ze strony rządu polityki protekcyjnej dla powstałego przemysłu lotniczego mogło być dla lotnictwa ciosem ostatecznym to też wielkie uznanie należy się stąd firmom, które zmuszone do wegetacji i oparte jedynie niemal na przygodnych zagranicznych zamówieniach nie tylko nie przekształcały się w inne bardziej dochodowe przedsiębiorstwa lecz nie szczędzą wysiłków by szukać na drodze rozwoju technicznego warunków do samowystarczalności lotnictwa pokojowego.



Kraków z lotu ptaka.

Szereg zawodów zorganizowanych przez Aero Klub przy wydatnym udziale Ministerstwa Wojny i wielkich miast, udział lotnictwa włoskiego w międzynarodowych zawodach Coupe Deutsch i Coupe Michelin wykazał tą wielka żywotność lotnictwa włoskiego.

Z pośród zawodów, z których wymienimy tylko Coppa del Tirreno, Coupe Schneider (w Neapolu) Coppa Ancilotto, Coppa Berardi, zawody spadochronowe pomijając częste „meeting'e", najważniejszemi niewątpliwie były zawody na Gran Coppa d'Italia, nagrodę przechodnią Ministerstwa Wojny na przestrzeni 2000 klm.

Zawody te miały na celu odznaczenie płatowca przystosowanego do potrzeb transportu powietrznego i dającego dostateczne rękojmie bezpieczeństwa. Według warunków konkursu samolot musiał mieć poza pilotem i wymaganymi instrumentami pokładowemi, jak busole, manometry, wskaźniki odchylenia (derimetry), szybkościomierze, wysokomierze i liczniki oraz poza paliwem obliczonym na 500 klm. drogi, 250 kg. wagi pasażerskiej, lub pocztowej, w co wlicza się ciężar aparatu radiotelegraficznego.

Z pośród czterech lądowań ua powyższej przestrzeni przynajmniej jedno musiało odbyć się w ciemnościach nocy w 3 godziny po zachodzie lub na 2 godzin przed wschodem słońca. Zawody poprzedzał przedwstępny konkurs na najmniejszą szybkość, która nie powinna była przekroczyć 80 km. na godz.

Trzy firmy Ansaldo, Fiat, i Caproni stanęły do zawodów z najlepszymi pilotami Wloch. W przedwstępnym konkursie o szybkość minimum jedynie samoloty Ansaldo odpowiedziały warunkom uzyskując szybkości 74 km. (Artur Ferrarin znany z przelotu Rzym-Tokio), i 76 km. 809 (znany ze swego pobytu w Polsce Lovadina) Samolot Caproni 450 MK uzyskał szybkość 90 km, Fiat zaś 88 km, i zostały wyeliminowane.

Dnia 8 października zawody zredukowały się więc do współzawodnictwa dwuch pilotów płatowca Ansaldo A. P. (postale), pilotów z których każdy jest chlubą lotnictwa włoskiego.

Wkrótce jednak w przymusowym lądowaniu opada już na pierwszym etapie w Lodi Lovadina i Ferrarin odbywa 2004 km. na przestrzeni Sesto S. Giovanio—Malpensa—Bologna—Ghedi—Sesto w tem lot nocny podczas deszczu, który dołączył jeszcze niespodziewane trudności do ciężkich warunków konkursu. Wogóle pogoda nie sprzyjała i deszcz drobny zaciemniający pole widzenia niejednokrotnie przechodził w fazy ulewy. W tych warunkach Ferrarin dokonał lotu okrężnego włoskiego w około 17 godz. (15 g. 38 m.) z postojami, a więc z szybkością handlową 128 km. 112 m. na godzinę na samolocie Ansaldo A. P. z silnikiem Spa 6A 210 mk.

Wystawa aerotechniki zorganizowana przez Aeroklub Rzymu w Pałacu Wystaw na Via Nazionale w Rzymie miała na celu zobrazować prace nad lotnictwem i żeglugą powietrzną we Włoszech i zebrała w tym celu wszystko od samolotów i ich modeli, modeli znanych sterowców i balonów uwięźnych, aparatów do fotografji powietrznej i kartografi, śmigła, przekroje silników, prześliczne zdjęcia powietrzne włoskich miast, plany powietrznych dworców włoskich, tablice meteorologiczne, wydawnictwa lotnicze i publikacje. Szczególną uwagę zwracało śmigło Pistolesi o zmiennym skoku, maszyny planimetryczne S. A. R. A., model tunelu lotniczego o średnicy 5 m znajdującego się w budowie, wreszcie silniki Bagnulo na ciężkie oleje mineralne niezbyt jeszcze jednak bliskie do zastosowania w lotnictwie.

Faszyzm włoski wzbudził szerokie nadzieje lotnictwa włoskiego nie tylko ze względu na fakt, że sam Mussolini jest pilotem samolotów Caproni z czasów wielkiej wojny, ale też z względów na generała Douhet, bliskiego faszystom człowieka, odznaczającego się nadzwyczajnym zrozumieniem coraz większedo znaczenia lotnictwa i związanej z jego rozwojem nowej strategji.

To też pierwszym krokiem Mussoliniego było zwolnienie gen de Lieberta ze stanowiska szefa lotnictwa wojskowego i zastąpienie go przez gen. Douhet'a oraz powołanie p. Artura Mercanti na stanowisko kierownika lotnictwa cywilnego. Fakt że podsekretarzem wojny został mianowany p. Bonardi, znany autor projektów ustawodawstwa lotniczego, członek Aero Klubu, wreszcie że nawet podsekretarzem spraw wewnętrznych jest lotnik poseł Finzi nadzieje lotnictwa włoskiego potęguje i pozwala przewidywać jego szybki dalszy rozwój.

Kronika Polska.

Odznaczenia.

Dnia 12, 13 i 17 lipca b. r. z rozkazu Szefa Sztab. Gen. Komisja w składzie 6 oficerów: ppłk. Rayskiego, ppłk. Kossowskiego, majora Menczaka, kpt. Turbiaka, kpt. Kwiecińskiego, kpt. Ziembińskiego, wyznaczona celem ułożenia listy kolejności wniosków na odznaczenia orderem „Virtuti Military" w Wojskach Aerostatycznych, rozpatrzyła 115 wniosków na odznaczenie.

Do tej pory za czyny czysto lotnicze zostało odznaczonych 77-miu oficerów i szeregowych. Lista została skierowana do zatwierdzenia przez kapitułę, która przyznała z niej 50 odznaczeń.

Dożywotnie odznaki pilotów i obserwatorów.

Celem nadania dożywotnich odznak pilotom i obserwatorom, Wojsk Lotn. Dep. Żegl. Pow. wyznaczył komisję w składzie: ppłk. Serednickiego, ppłk. Kossowskiego, kpt. Kalkusa, kpt. Płachty, kpt. Kwiecińskiego.

Komisja prace swe zakończyła i listy kandydatów przedłożyła do zatwierdzenia Szefa Departamentu IV.

Odznaka mechaników aerostatycznych.

Odznaką dla mechaników aerostatycznych—jak podaje Dz. R. nr. 33—jest: kotwica ze skrzy-

dełkami pośrodku, okolona krążkiem powrozowym. Pośrodku kotwicy umieszczony jest motor sterowcowy typu „Renault“ ze śmigłem. Odznaka cała zrobiona jest ze srebra, przyczem krążek powrozowy i motor ciemno czernione, kotwica i śmigło jasne, skrzydełka żółte (bronz lub mosiądz).

Odznakę nosi się z prawej strony piersi na wysokości drugiego guzika munduru od kołnierza. Odznaki nadaje, posiadającym do niej prawo— Departament IV Żeglugi Powietrznej M. S. Wojsk., na wnioski przedkładane drogą służbową. Na każdą odznakę Departament IV wydaje odpowiednią legitymację. Prawo do odznaki mają wszyscy absolwenci kursu Mechaników Aerostatycznych przy Oficerskiej Szkole Aerostatycznej w Toruniu, którzy ukończyli go z wynikiem dodatnim.

Wysłanie oficerów polskich do Francji.

Departament IV Ż. P. podał do wiadomości, że poczynił kroki celem odkomenderowania w r. b. kilku oficerów Wojsk Aeronautycznych do École Supérieure d'Aéronautique w Paryżu na dwuletni kurs.

Kandydaci winni składać podania drogą służbową do Dep. IV wraz z wymaganymi świadectwami.

Wszyscy ubiegający się o odkomenderowanie winni dobrze władać językiem francuskim.

I Polski Konkurs płatowców bezsilnikowych.

„Związek Lotników Polskich“ urządza na wiosnę (w kwietniu) 1923 r. I polski konkurs płatowców bezsilnikowych (szybowców). Udział w konkursie mozą brać obywatele państwa polskiego na szybowcach, wykonanych całkowicie w Polsce. Osoby, pragnące współuczestniczyć wkonkursie, otrzymają bliższe informacje oraz regulamin konkursu, ustalony przez Komisję Techniczną Związku. Jako pierwszą nagrodę dla tego lotnika polskiego, który pierwszy utrzyma się na szybowcu conajmniej pół godziny w powietrzu wyznaczył znany przemysłowiec poznański p. P. Kryszkiewicz poważniejszą kwotę pieniężną. Całkowita wysokość nagrod opublikowaną zostanie w najbliższej przyszłości.

Termin zgłoszeń upływa z dniem 1 marca 1923 r. Adres: „Związek Lotników Polskich“ Komisja Techniczna, Poznań, ul. Śniadeckich 14.

Wszystkie pisma polskie uprasza się o zamieszczenie powyższego komunikatu.

Nowe linje powietrzne w Polsce.

Spółka Aerolloyd złożyła w Ministerstwie Kolei Żelaznych dnia 28 października podanie o nowe linje: 1) Berlin — Poznań — Warszawa w związku z połączeniem Londyn—Amsterdam—Berlin firmy Daimler Hire C-o i Junkers w Dessau oraz 2) Warszawa—Moskwa.

Rozporządzeniem M. K. Ż. linji Paryż—Warszawa Tow. Żeglugi Powietrznej w Polsce (Comp. Franco Roumaine) przyznano subwencję na rok 1922-23 w wysokości dotychczasowej (600 litrów benzyny na każdy dokonany pełny przelot).

Zawieszenie ruchu lotniczego.

Na linji Warszawa—Paryż przerwano komunikację na okres zimowy dn. 15 grudnia 1922 r. Na linji Gdańsk—Warszawa—Lwów—dn. 1 grudnia 1922 r.

Gabriel P5.

Jednopłatowiec sportowy parasol Gabriel P5 zbudowany przez fabrykę mebli Braci Gabriel w Bydgoszczy posiada:



Gabriel

długość	4 m	
rozpiętość	5 m	
powierzchnię nośną—	6m²	
ciężar powierzchni nośnej	35	kg
„ kadłuba	40	„
„ silnika	60	„
„ użyteczny	80	„
razem	215	kg.

Kadłub i płat kryte są fornierem 0,8 mm grubości.

Jedynie obicia zrobione są z metalu—płótna niema wcale, blacha osłania jedynie silnik „Haacke“ o mocy 30 KM przy dwuch leżących cylindrach chłodzonych powietrzem. Zbiorniki bęzyny o pojemności 16 litrów znajduje się nad silnikiem.

Drąż cylindra wynosi 120 mm
skok tłoku 140 mm
liczba obrotów normalna 1340 (może dojść do 2050 obr. min.).
Śmigło własne o średnicy 2.10 m i skoku 1.20 m.

Najgrubszy profil skrzydła 20 cm. Skrzydło przymocowane w 4 punktach, daje się dla przewożenia przekręcic i kłaść wzdłuż kadłuba.

Prędkość przy ziemi 150 klm/godz. wznoszenie na 1000 m w 7 minut — pułap 2800 m. Przy lądowaniu prędkość minimalna 40—50 klm/godz.

Całość lakierowana. Oszczędny w użyciu paliwa i tani w budowie płatowiec Gabrjela powinien przyczynić się do rozwoju sportu lotniczego w Polsce a nawet i zagranicą.

Kurjer Łódzki o „Locie Okrężnym".

W numerze 257 tego dziennika z dn. 19,IX r. ub. znajdujemy sprawozdanie podpisane Qaffag, otóż należy tu sprostować pomyłkę podpisu polegającą na nieznajomości nazwy firmy „Oeffag", którą bezwzględnie autor miał na myśli.

Wymienione sprawozdanie świadczy iż informator „K. Ł." nie zrozumiał Lotu Okrężnego uważając, iż był to egzamin orjentacji i znajomości pilotów.. „Lot Okrężny" miał na celu oczywiście zbadanie w pierwszej linji wytrwałości pilotów, z których większość wykazało już dawno dobrą orjentację w terenie. To też uwaga sprawozdawcy iż różnice w czasie powodowało niedostateczne orjentowanie się w terenie, jest niezupełną — różnice czasu wywołała różna wytrzymałość pilotów na trudności atmosferyczne, które zmusiły niektórych pilotów do wylądowania w drodze i przeczekania burzy, a także ich opanowanie maszyny.

Pilot Pawlikowski nie zwyciężył przypadkiem lecz dzięki temu, iż czas zużyty przez niego na przebycie całej drogi wraz z postojami był najmniejszy.

Co do uwagi iż z modeli budowanych w Polsce nie użyto żadnego, to należy zaznaczyć, że pilot Rutkowski leciał na aparacie fabryki lubelskiej.

Redakcja uważa rezultat za nieświetny, co świadczy, iż nie wie jakie bywają wyniki konkursów lotniczych, gdyż to co uzyskano u nas jest wynikiem dobrym i na terenie europejskim a nie tylko krajowym, czego dowodem jest choćby użytek propagandowy jaki już z rezultatów zdołała uczynić firma Breguet w swym wydawnictwie.

Co do udziału nie dostatecznie wyszkolonych pilotów i wybranych mechaników, to również należy sprostować, iż udział przyjęli piloci posiadający za sobą szereg ciekawych lotów i dobrą szkołę, z których część stanowi najlepsze siły lotnictwa polskiego.

Złośliwe określenie zwykły lot ćwiczebny zamiast Lot Okrężny można K. Ł. darować poprzednie uwagi oraz to iż lot zainteresował szersze sfery społeczeństwa w zupełności tłómaczą zastosowanie takiej a nie innej nazwy.

Co do komentaży w prasie zagranicznej. o które się obawia „K. Ł." to wszystkie były nader przychylne i zaznaczały dobrą klasę lotu i lotników.

Te drobne uwagi świadczą jak może spaczyć fakty osoba niepowołana i nieobznajmiona, która pragnie koniecznie dać sprawozdanie bardzo fachowe, bardzo rzeczowe i bardzo krytyczne.

Reasumując to wszystko musimy zaznaczyć acz z przykrością że sprawozdanie, „K. Ł." mogło przynieść Lotowi Okrężnemu, zamiast korzyści — skutki wręcz przeciwne, lecz dzięki temu, iż cała prasa polska wyraziła zupełnie inne zapatrywania głos „K. Ł." był jedynym zgrzytem wśród wszystkich ogłoszonych sprawozdań.

Rozporządzenie Rady Ministrów

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16-go października 1922 r. w sprawie statutu Komitetu Lotnictwa Cywilnego,

Do zakresu spraw, podlegających rozważaniu i opinjowaniu przez Komitet Lotnictwa Cywilnego, należą: sprawy nowych linji komunikacyjnych powietrznych w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej, sprawy budowy portów i stacji lotniczych, sprawy umów z przedsiębiorstwami lotniczemi, sprawy przepisów o żegludze powietrznej, sprawy ruchu komunikacyjnego (taryfy, rozkłady jazdy, typy statków powietrznych), sprawy organizowania nauki i techniki lotniczej, sprawy szkolenia i kwalifikowania personelu lotniczego cywilnego, sprawy propagandy lotniczej i sportu, oraz wszelkie inne sprawy, związane z organizowaniem lotnictwa prywatnego, handlowego i sportowego w granicach Rzeczypospolitej Polskiej.

Komitet Lotnictwa Cywilnego składa się:

1. z Ministra Kolei Żelaznych, jako przewodniczącego i z przewstawicieli Ministerstw Przemysłu i Handlu, Poczt i Telegrafów, Robót Publicznych, Skarbu i Spraw Wojskowych, wyznaczonych przez właściwych Ministrów po jednym od każdego Ministerstwa,

2. z jednego przedstawiciela przemysłu, delegowanego przez Centralny Związek Górnictwa, Przemysłu, Handlu i Finansów,

3. z jednego przedstawiciela przemysłu lotniczego, powołanego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych,

4. z przedstawicieli przedsiębiorstw lotniczych komunikacyjnych po jednym od każdego przedsiębiorstwa,

5. z jednego przedstawiciela Aero-Klubu Polski,

6. z dwóch przedstawicieli nauki lotniczej, delegowanych przez Senaty Politechniki w Warszawie i we Lwowie po jednym od każdej Politechniki,

7. z dwóch fachowców znanych z działalności na polu lotnictwa, zaproszonych przez Ministra Kolei Żelaznych.

Żaden członek komitetu nie może mieć dwóch mandatów. Każdy członek Komitetu powinien mieć swego zastępcę z wyjątkiem członków zaproszonych przez Ministra Kolei Żelaznych.

Biuletyn Aero-Klubu Polski (Warszawa)

Adres sekretarjatu: Aleje Ujazdowskie 37 m. 9, telef. 249-02.

Protokuł Walnego Zgromadzenia Aero-Klubu R. P. w Sali Stowarzyszenia Techników.

Warszawa, dn. 12 Grudnia 1922 r.

Zebranie zagaił p. Wicemarszałek Osiecki i na przewodniczącego poprosił p. Inż. Szwejcera — na sekretarza p. Z. Kaweckiego.

Głos zabrał p. ppułk. Grzędziński, streszczając historję Aero-Klubu i jego działalność w trudnych warunkach, przy małem zainteresowaniu się społeczeństwa. Odczytał następnie preliminarz wyróżniając szczegółowo działalność propagandową i sportową, budżetowy na okres zimowy 4-o miesięczny: A. Wydatki miesięczne. I. Kancelarja 85.000, II. Propaganda: a) prasa 45.000, b) odczyty 628.000, III. Bibljoteka 60,000, IV. Dział fotograficzny 22.000, V. Różne 30.000. Razem 870.000. Wydatki jednorazowe na rok 1923: Opłata F. A. I. 1.250.000; inwestycje na lotnisku (trybuny) 1.000.000; subwencja dla L. O. P. 100.000. B. Wpływy miesięczne: I. Składki członków 300.000, Wpisowe 187.500, II. Opłaty za legitymację pilotów 150.000, III. Wpływy z odczytów 500.000, IV. Dochód z balu 125.000. Razem 1.265.500. Następnie mówca zreferował udział delegacji Aero Klubu R. P. w zjeździe Federacji Międzynarodowej Aeronautycznej w Rzymie. Poruszone tam były następujące sprawy: Przyjęcie do regulaminu Federacji przepisów, ustalających sprawdziany rozwoju lotu na płatowcach bezsilnikowych.

Konieczność utworzenia bazy terenowej do ustalania rekordów. Sprawa dyscypliny sportowej. Kwestja dopuszczania do zawodów sportowych pilotów Aero Klubów nie przyjętych do Federacji Międzynarodowej. Spór o nagrodę Michelina i sprawa opłat członkowskich.

Następnie zabrał głos p. Winawer-Członek Komisji Rewizyjnej i odczytał sprawozdanie kasowe za rok 1920, 21 i 22. Ogólny wpływ wynosił 7.663.464 Mk., — wydatki 6.223.383.

Saldo 1.440.081.

Przyjęty został wszystkimi głosami wniosek p. Tebinki utworzenia Komisji Sportowej. Drugi wniosek p, Tebinki w sprawie uzupełnienia art 8 Aero-Klubu dotyczącego przyjmowania członków, został w połowie odrzucony i w połowie przekazany zarządowi do opracowania.

Wniosek p. Mazurkiewicza w sprawie utworzenia Ligi Obrony Powietrznej po długiej i wyczerpującej dyskusji został przyjęty większością głosów.

Przyjęty przez aklamację został wniosek p. Tebinki, aby prosić o protektorat Prezydenta Rzeczypospolitej.

Wniosek Zarządu, aby każdy członek obowiązkowo prenumerował czasopismo lotnicze został przyjęty z tem, że opłata za czasopismo będzie doliczana do opłat członkowskich.

Zostały również przyjęte następujące wnioski Zarządu: 1) O wystąpienie do F. A. I. w sprawie zniżki składki, 2) otworzenie oddziałów w Lublinie, Krakowie, Łodzi, Bydgoszczy i Toruniu i 3) przyjęcie pod protektorat Aero-Klubu konkursu modeli lotniczych.

Uchwalono następnie pozostawienie dotychczasowego Zarządu do marca 1923 roku i przyjęto przez aklamację wniosek przewodniczącego, aby zaprosić p. Wicemarszałka Osieckiego na Prezesa. Pan Wicemarszałek Osiecki wybór przyjął.

Na tem zebranie zamknięto.

WNIOSEK.

Zebranie Ogólne uchwaliło:

I. Uważając za konieczne wciągnięcie jaknajszerszych warstw społeczeństwa do pracy nad rozwojem Lotnictwa i wzmożeniem żeglugi po-

wietrznej w Polsce — Aero-Klub powołuje ze swego grona ścisły Komitet Organizacyjny Ligi Obrony Powietrznej w składzie trzech członków z prawem kooptacji, polecając mu opracowanie statutu na podstawie zgłoszonego projektu i zwołanie w jaknajszybszym czasie Organizacyjnego Zebrania Ligi. Na wydatki organizacyjne ścisłego Komitetu Prezydjum Aero - Klubu wyasygnuje 100.000 mk.

II. Poleca się nowowybranemu Zarządowi Aero-Klubu R. P. zwrócić się do p. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z prośbą o przyjęcie Aero-Klubu R. P. pod swój wysoki protektorat w charakterze Prezesa honorowego.

III. Członkowie Aero-Klubu obowiązani są prenumerować czasopismo lotnicze, w którem ogłaszać się będzie biuletyn Aero-Klubu i poleca Zarządowi inkasowanie należnej od członków Klubu prenumeraty, która wejdzie w skład opłat członkowskich.

IV. Poleca się Zarządowi wystąpić do Zarządu Federacji Międzynarodowej Aeoronatycznej z przedstawieniem konieczności obniżenia należnej od Aero-Klubu R.P. opłaty rocznej w związku z sytuacją finansową kraju.

V. Poleca się Zarządowi utworzenie w miastach: Lublinie, Lwowie, Krakowie, Łodzi, Wilnie, Bydgoszczy i Toruniu oddziałów Aero-Klubu R. P.

VI Poleca się Zarządowi przyjąć pod protektorat Aero-Klubu konkurs modeli lotniczych, a także wezwać firmy lotnicze do finansowego poparcia konkursu, oraz wogóle wszelkich zawodów lotniczych.

Oficjalne rekordy światowe zatwierdzone przez F. A. I, do 15 grudnia 1922 r.

KLASA A (Balony kuliste).

I kategorja (600 m. sześciennych).

№ 1. Czas:
Georges Cormier 1 lipca 1922 17 g. 32 m. 25 s.

№ 2. Przestrzeń:
Georges Cormier 1 lipca 1922 804 klm. 173.

II kategorja (601 — 900 m. sześc.).

№ 1. Czas:
Jules Dubois z 14 na 15 maja 1922 23 g. 28 m.

№ 2. Przestrzeń:
Henryk Kapferer z 14 na 15 maja 398 klm. 650.

III kategorja (901--1200 m. sześc.).

№ 1. Czas:
Ernest Demuyter z 14 na 15 maja 22 g. 55 m. 40 s.

№ 2. Przestrzeń:
Ernest Demuyter z 14 na 15 maja 1922 385 klm. 186.

Wszystkie kategorje.

№ 1. Czas:
Kaulen z 13 na 17 grudnia 1913 87 godz.

№ 2. Przestrzeń:
Berliner z 8 na 10 lutego 1914 3052 klm. 700.

№ 3. Wysokość:
Suring i Berson 30 czerwca 1901 10800 m.

KLASA B (Sterowce).

№ 1. Czas:
Castracano i Costruccio na P-5. 25.VI 1913 15 godz.

№ 2. Przestrzeń:
Castracano i Costruccio na P-5 30.VI 1913 810 klm.

№ 3. Wysokość:
Cohen na Conté 18 czerwca 1912 3080 m.

№ 4. Prędkość na linji prostej:
Castracano i Costruccio na P-5 30.VI 1913 = 64 klm. 800.

KLASA C (Płatowce).

№ 1. Czas wraz z powrotem:
L. Bossoutrot i Drouhin w Bourget na Goliacie, 14 na 15 paźdz. 1922 34 g. 19 m. 7 s.

№ 2. Przestrzeń wraz z powrotem:
Bossoutrot i Bernard w Villesauvage le Marmogne na Goliacie. 3 na 4 czerwca 1920 1915 klm. 200.

№ 3. Wysokość:
Mac Ready w Dayton na dwupławie Lepere 28 września 1921 10518 m.

№ 4a). Prędkość na przestrzeni 100 klm.:
Sadi Lecointe w Villesauvage na Nieuport Delage 30 września 1922 18 m. 26 s co wynosi 325 klm. 417 na godz

Na przestrzeni 200 klm.:
Lasne w Villesauvage na Nieuport Delage 30 września 1922 41 m. 35 1/5 s.

Na przestrzeni 500 klm.:
Bossoutrot w Bourget na Farmanie F 30 15 listopada 1922 3 g. 35 m. 36 2/5 s.

Na przestrzeni 1000 klm.:
Bossoutrot i Bernard w Villesauvage na Goliacie 3 na 4 czerwca 1920 10 g. 19 m. 46 s.

Na przestrzeni 1500 klm.:
Bossoutrot i Bernard w Villesauvage na Goliacie 3 na 4 czerwca 1920 16 g. 42 m. 8 s.

№ 4b). Prędkość na torze prostolinjowym 1 klm.:
Sadi Lecointe w Villesauvage na Nieuport Delage 21 września 1922 361 klm. 239.

Rekordy z obciążeniem użytecznem.

№ 1. Czas:
Z obciążeniem 1500 klgr.:
Hill w Criklewood na Handley Page W 8 4 maja 1920 1 g. 20 m.

№ 3. Wysokość:
Z obciążeniem 250 klgr.:
Le Boucher w Bourget na Bregecie 6 lipca 1921 6782 m.

Z obciążeniem 1500 klgr.:
Hill w Criklewood na Handley Page W 8. 4 maja 1920 4467 m.

KLASA C-bis (Wodnopłatowce).

№ 1. Czas:
Briard w Neapolu 12 sierpnia 1922 na Supermarine 1 g. 34 m. 51 3/5 s.

№ 2. Przestrzeń:
Briard w Neapolu 12 sierpnia 1922 na Supermarine 370 klm. 770.

№ 4 a). Prędkość na przestrz. 100 km.:
Briard w Neapolu 12 sierpnia 1922 na Supermarine 28 m. 41 2/5 s.

Prędkość na przestrzeni 200 klm.:
Briard w Neapolu 12 sierpnia 1922 na Supermarine 57 m. 37 2/5 s.

KLASA D (Lotnictwo bezsilnikowe).

№ 1. Czas:
Alexis Maneyrol w Itfort Hill 16 października 1922 *) 3 g. 21 m. 7 s.

Nagrody za „Lot Okrężny".

Jury Lotu Okrężnego dnia 18.IX 1922 roku w składzie pp. Stanisława Osieckiego, Wice Marszałka Sejmu Ustawodawczego, pułk. Serednickiego, inż. Włodzimierza Mazurkiewicza, pułk. Łossowskiego, ppłk. Buckiewicza i ppłk. Grzędzińskiego, ustaliło przyznanie następujących nagród:

1. kpt. Stefan Pawlikowski: Puhar im. M. S. Wojsk, 1-szą nagrodę m. st. Warszawy, 1-sza nagroda im, Plage i Laśkiewicz, nagroda Aero Klubu R. P. (zamiast nagrody im. m. Poznania za najkrótszy przelot trójetapowy do Poznania 606 m. 26 s.), Nagroda Centr. Zakł. Lotn.

2. ppłk. Jerzy Kossowski: II-ga nagroda m. st. Warszawy, II-ga nagroda im. fabryki Plage i Laśkiewicz, Nagroda Centr. Zakł. Lotn.

3. por. Zbigniew Babiński: Złoty żeton Min. Kolei Żelazn. (za lot bez obserwatora), III-cia nagroda im. fabr. Plage i Laśkiewicz, Nagroda Centr. Zakładów Lotn.

4. kpt. Józef Hendricks: Nagroda m. Lwowa (najkrótszy przelot Warszawa-Lwów), Nagr. Aero Klubu R. P. najkrótszy przelot Poznań-Warszawa).

Obserwatorzy:

1. kpt. Bronisław Wojtarowicz: Nagroda Targów Wschodnich.

2. kpt. Aleksander Łaguna: Nagroda m. Krakowa.

Złote żetony Aero Klubu zostały przyznane: kpt. Pawlikowskiemu i ppłk. Kossowskiemu.

Żetony srebrne — wszystkim uczestnikom Lotu, ktorzy dokonali go zgodnie z regulaminem.

Za najdłuższy Lot Balonowy w dniu festynu 17-go września (90 km.) został przyznany srebrny żeton p. majorowi Bronisławowi Czapskiemu.

*) Patrz szczegóły str. 11.



Ferrarin zdobywca Coppa d'Italia na tle nagród. (tekst str. 16).

Aero Klub Węgier do Polski.

17.VI 22 r.

Kochani Koledzy.

Minęło już 43 miesiące od końca wojny, a lotnictwo węgierskie, żegluga powietrzna o celach cywilizacyjnych i pokojowych wciąż jeszcze ulega na Węgrzech zakazowi.

Udział nasz w tej wojnie był wymuszony, naszym grzechem jedynym było to że lojalnie podtrzymywaliśmy naszych towarzyszy broni — wówczas nawet gdy żołnierz na froncie szedł boso i na pół nago, a pozostali w domu musieli znosić głód.

Naród nasz zawsze rycerski, w stosunku do wrogów doczekał się jako nagrody podziału $^2/_3$ swej ziemi pomiędzy sąsiadów i zamknięcia przed nim własnych przestworzy powietrznych.

Traktat pokojowy przewidywał zakaz wszelkiej żeglugi powietrznej na Węgrzech w ciągu 6 miesięcy (do dn. 29 stycznia), którzy skrupulatnie przestrzegaliśmy. Bez żadnego powodu zakaz ten nietylko nie został skasowany, ale nawet przedłużono go o 3 miesiące pod pretekstem iż nie została jeszcze określona różnica między płatowcami wojskowymi, a cywilnymi. Chociaż i ten termin minął dnia 6 maja, a zakaz ten nie został odwołany, pomimo, że odwołany już został w Niemczech.

Chcemy pracować i uczestniczyć w międzynarodowej pracy cywilizacyjnej w żegludze powietrznej i odwołując się do solidarności lotników prosimy Was o przyczynienie się do zniesienia niesprawiedliwości, której uległo nasze lotnictwo, a które dotyka honoru i żywotnych interesów naszego kraju. *St. Petwey.*

355 kilometrów na godzinę.

8 października porucznik Maugham pobił pod Nowym Jorkiem rekord światowy prędkości, w ciągu 4 przelotów na przestrzeni 1 kilometra:

pierwszego w ciągu 10 i $^{2}/_{5}$ sek.
drugiego „ „ 10 „
trzeciego „ „ 10 i $^{1}/_{5}$ „
czwartego „ „ 10 „

Reasumując te wyniki stwierdzono iż średnia szybkość lotu Maugham'a wynosiła 355 kilometrów na godzinę, czyli o 14 klm. więcej od rekordu Sadi Lecoint'a.

Należy podkreślić fakt iż por. Maugham latał na *dwupłatowcu* Curtiss'az silnikiem tej samej marki D 12 o mocy 375 K. M.

Płatowiec ten posiada: 5,75 m. długości, 5,78 m. rozpiętości, 15 m.^{2} powierzchni nośnej, 836 kg. wagi i 215 kg. ciężaru użytecznego.

34 godziny nieprzerwanego lotu.

W ciągu 14 i 15 października dwaj znakomici piloci francuscy Bossautrol i Droukin utrzymali się w powietrzu na Goljacie Farmann w ciągu 34 godz. 14 min. i 7 i $^{1}/_{5}$ sek.- przedłużywszy porządnie czas lotu Stnosona i Berthaud'a wynoszący 26 godz. 19 min. i 30 sek. Goliat wzniósł się z lotniska w Bourget o 6-ej 13 min. i 36 sek. rano i krążył cały czas pomiędzy Paryżem i Bourget.

Lot został przerwany wskutek braku benzyny, której zabrano 4200 litrów oraz 300 litrów oliwy.

Płatowiec Goliath zaopatrzony był w 2 silniki Renault każdy o mocy 300 K. M.

Przestrzeń którą piloci przelecieli wynosi prawie odległość z Paryża do Ameryki.

Kronika międzynarodowa.

ANGLJA.

Nowa linja powietrzna,

Air Ministry zatwierdziło linję Southampton—Cherburg, zaprojektowaną przez British Mariee Air Nawigation Company i prowadzącą ponad wyspami anglo normandzkiemi.

Subwencja wyniesie 25 proc wpływów brutto.

Prócz tego Air Ministry płaci 1 f. 10 szyl. za pasażera i 1,5 penny za 1 funt przewiezionych ładunków.

Na nowej linji użyte będą wodnopłatowce Supęrmarine z 450 K. M. silnikiem Napier-Lion.

Londyn—Manchester.

Linja ta czynna jest od 22 października, Pierwszy aparat wyleciał z Manchesteru o 9 godz. 30 min. rano i wylądował w Croydon pod Londynem o 11 godz. 30 min.

Dzięki tej linji Manchester posiada połączenie powietrzne z Paryżem, Brukselą, Amsterdamem i Kolonją. Czas przelotu na tych przestrzeniach nie przewyższa 6 godzin.

FRANCJA.

Na Linji Paryż—Londyn.

W lipcu b. r. mimo nie bardzo pomyślnych warunków atmosferycznych—linja Paryż—Londyn obsługiwana była regularnie.

Compagnie des Messageries Aériennes odbyła 107 przelotów na 25 płatowców, po 1755 klm. średnio na jeden aparat. 3 płatowce dokonały między innemi 13 przelotów Paryż—Bruksella. 4 Paryż—Havre, podnosząc ogólną ilość przebytych kilometrów do 44.428.

Compagnie des Grands Express Aériens dokonała 28 podróży na 4 płatowcach Farmana typu Goliath, przebywając 16.770 klm. (w liczbie tej znajduje się 6 przelotów Paryż—Lozanna),

Compagnie Instone zanotowała 98 przelotów na 8 płatowcach — przebywając średnio na jenym aparacie 4.690 klm.

Compagnie Handley Page dokonała 70 przelotów na 7 płatowcach—przebywając średnio 3.750 klm. na jednym aparacie.

Compagnie Daimler dokonała na jednym płatowcu 84 przeloty—31.500 klm. Ta ostatnia liczba jest najlepszym dowodem znacznego po-

stępu w budowie lorniczej. Aparat, ktory w czasie miesiąca może przebyć 31.500 klm. i lata średnio 3 razy dzienie, jest tego dowodem—zbija zarazem twierdzenie iż płatowce i silniki są delikatne i psujące się.

Wystawa Lotnicza.

Od 15 grudnia 1922 r. do 2 stycznia 1923 roku odbyła się VIII-ma z rzędu Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w salonach paryskiego Grand Palais.

Wśród eksponatów znajdujemy wyroby firm: Liore i Olivier, Levasseur, Nieuport, N. Wliegsieig, Schneider, Morane Saulnier, Latécoère, Bellanger, Caudron, Farman, Henry Potez, L. Bréguet, Borel, Henriot, Savoia, S. I. M. B., Handley, Page, śmigłowiec Pescara, stand lotnictwa wojskowego, szereg silników i przyrządów pomocniczych, aparaty bezsilnikowe, spadochrony, gondole balonów, wystawę prasy i t, d.

Kto najchętniej podróżuje powietrzem.

Statystyka, przeprowadzona na linji Paryż — Bruksela — Amsterdam, wykazała, że na 173 podróżnych wypada:54 holendrów, 41 francuzów, 35 belgów, 32 amerykanów, 6 anglików, 3 hiszpanów i po jednym włochu i argentyńczyku.

Ubezpieczenie lotnicze we Francji.

Poniższe organizacje przyjmują ubezpieczenie od wypadków lotniczych:

1. *Konsorcjum ubezpieczeń powietrznych*, założone w 1919 roku i grupujące w siedzibie p. n. *Soleil-Sécurité* większą część towarzystw ubezpieczenia od wypadków przy pracy.
2. *Zenith*—Francuskie Towarzystwo ubezpieczenia od wypadków, które oddaje połowę zysków towarzystwn „*Union of Canton*“.
3. Angielskie towarzystwo „*Union Insurance Society of Canton Ltd.*“.
4. Towarzystwo angielskie „*White Cross Insurance Association Ltd.*, które pracuje również w Paryżu.

HISZPANJA.

Linja powietrzna Barçelona—Palma.

Linja ta obsługiwana przez wodnopłatowce wznowiła komunikację z dniem 22 czerwca. Odlot z Barcelony następuję o 10-ej powrót o 15-ej—czas przelotu wynosi nieco więcej niż godzinę.

Obsługa składa się z 6 aparatów i 2 pilotów.

Obecnie dozwolony jest tylko przewóz paczek i poczty.

JAPONJA.

Zmiany w lotnictwie japońskiem.

Wice prezydentem wyższej rady lotniczej mianowany został generał Hostrino — dyrektorem żeglugi powietrznej płk. Kitagawa na miejsce płk. Kakefuga.

Według nowego planu Japonja posiadać będzie 17 eskard w sile 156 płatowców; 15 eskadr rozmieszczonych zostanie na lotniskach morskich w Yokosuka, Kuré Sasebo i Maizuru, dwie pozostałe w sile 32 aparatów przeznaczene będą do wyszkolenia i treningu pilotów. Pozatem w Yokosuka znajdować się będą 4 sterowce i 6 balonów obserwacyjnych.

NIEMCY.

Nowe znaczki poczty lotniczej.

W Niemczech pojawiła się nowa serja znaczków poczty lotniczej, ze stylizowanym ptakiem pośrodku i napisem „Deutsche Flugpost“. Wartość wypisana jest w górnyh rogach. Serja zawiera 25 fen. (bronzowe) 40 fen. (pomarańczowe) 50 fen., (fioletowe) 60 fen., (czerwone) 80 fen., (jasno-zielone) 1 mk., (ciemno-zielona) 2 marki, (szare z czerwonym) 3 mk„ (szare z niebieskim) 5 mk., (pomarańczowe i żółte).

Genewa — Moskwa.

1-go lipca połączono ze sobą dwie linje powietrzne: Genewa—Norynberga—Berlin i Berlin — Królewiec — Moskwa, tworząc najdłuższe regularne połączenie powietrzne, obsługiwane początkowo 2 razy tygodniowo. Odlot z Genewy następuje w środę i sobotę o 7-ej rano. Przylot do Berlina o 15 m. 15. Z Berlina do Królewca odbywa się przejazd nocny koleją. Ostatni etap rozpoczyna się w Królewcu, gdzie następuje o godz. 8 m. 30 odlot a wylądowanie w Moskwie o godz. 19 min. 15.

Jednopłatowiec sportowy Udeta.

Porucznik Udet założył fabrykę lotniczą „Udet Flugzeugbau“ w Ramersdorfie pod Monachium. Obecnie buduje się tam małe drewniane jednopłatowce, kryte płótnem, ze skrzydłami u dolu kadłuba jak u Junkersa.

Rozpiętość skrzydeł wynosi	9 m.
głębokość „	1 m. 01
ciężar samego aparatu	165 kg.
„ użyteczny	150–200 kg.
obciążenie powierzchni	32 kg. 35 kg. na 1 m²

silnik dwucylindrowy Haacke o mocy 28 K. M.

Aparat budowano pod kierunkiem inżyniera Scheuermann, byłego naczelnego inżyniera firmy Bayerische Flugzeugwerke.

Skrzydła tworzą w widoku z przodu kąt V. Szybkość aparatu wynosi 120 130 klm. na godz., przyczem Udet osiągnął na nim 150 klm. na godz.

Umowa lotnicza Danji z Niemcami.

Komunikacja powietrzna pomiędzy Danją i Niemcami opiera się obecnie na umowie zawartej w ostatnim czasie i zbliżonej do umowy niemiecko-szwajcarskiej.

W. m. GDAŃSK.

Ruch lotniczy w Gdańsku.

Sześciomiejscowe Junkersy latające na linjach Gdańsku-Berlin i Gdańsk-Ryga przebyły w sierpniu przestrzeń 39135 klm.

przewiozły 594 pasażcrów
9040 kg. przesyłek
i 1408 „ poczty
w ciągu 226 przelotów.

STANY ZJEDN. A. P.

Rekord poczty lotniczej Stanów Zjednoczonych.

Według doniesienia New-York Herald—w ciągu ubiegłego roku poczta lotnicza na linji Nowy-York—San Francisco nie miała ani jednego śmiertelnego wypadku.

W tym czasie płatowce pocztowe przeleciały 2.750.000 klm. i przeniosły 49.000.000 listów ogólnej wagi 550.800 kg.

Kredyty na pocztę lotniczą w Stanach Zjednoczonych.

Po długich debatach rząd amerykański uzyskał zgodę na budżet 1,800,000 dolarów, przeznaczony na poparcie poczty lotniczej w ciągu roku 1922|23. Poczta powietrzna obsługuje głównie linję Nowy-York — San-Francisko z szeregiem miejscowości pośrednich.

W roku 1921|22 na ten sam cel wydano 1,250,000 dolarów. Zwiększenie tej sumy w roku bieżącym wskazuje na wagę jaką przywiązuje rząd do komunikacji powietrznej i zrozumienie tego przez parlament i senat.

Oby i w naszym budżecie proporcjonalne miejsce zajęło lotnictwo, które obecnie traktowane jest po macoszemu.

ROSJĄ.

Odżycie lotnictwa.

W Piotrogrodzie zamarłe od roku 1918 lotnictwo rosyjskie budzi się do życia. Lotnisko wojskowe zapełniło się dziesiątkami płatowców, dokonywujących wzlotów szkolnych ćwiczebnych, oraz doświadczalnych ewolucji.

Działalność naukowa w zakresie żeglugi powietrznej zogniskowana jest na Wydziale Komunikacji Powietrznej Instytutu inżynierów Dróg i Komunikacji oraz na Wydziale Konstrukcji Morskich pierwszego Instytutu Politechnicznego, w nieźle zaopatrzonej pracowni lotniczej, w której prowadzi się doświadczenia i próby z zakresu techniki lotniczej, oparte na wzorach zagranicznych.

Główny ośrodkiem inicjatywy i pracy programowej w dziedzinie lotnictwa stała się redakcja pisma „Wozdusznyj Fłot“ (Flota powietrzna), która umiała zainteresować temi zagadnieniami szerokie koła. W Piotrogrodzie zorganizowano zebranie miejscowego Aeroklubu, do którego przystąpiły: flota powietrzna Piotrogrodzkiego Okręgu Wojennego, Szkoła Obserwatorów Lotniczych, Awiotechnikum, Lotnictwo Bałtyckie i Sekcja Transportowa Żeglugi Powietrznej.

W związku z ostatnią wiadomością zanotować należy wskrzeszenie działalności Wszechrosyjskiego Aeroklubu, który w latach przedwojennych i w czasie wojennym, od 1908 do 1918 r., zasłużył się wielce około rozwoju lotnictwa cywilnego i wojskowego w Rosji, W dniu 30 września r. ub. z inicjatywy robotników przemysłu lotniczego, po szeregu wieców zwołane zostało, pierwsze po ustaleniu się władzy Sowietów, zebranie walne klubu. Pierwszym ważnym aktem wskrzeszonego Aeroklubu było przystąpienie jego do Międzynarodowej Federacji Lotniczej, bez czego niemożliwem byłoby utrzymywanie łączności z zagranicznemi organizacjami lotniczemi, pracującemi na polu naukowem, technicznem i sportowem. Władza ustawodawcza sowieckiej Rosji zajmuje się obecnie rozpatrzeniem podanego jej do zatwierdzenia statutu Aeroklubu.

Z działalności Awjokultura.

Linja powietrzna Moskwa-Niżnij Nowgorod uruchomioną przez przedsiębiorstwo Awjokultura zanotowała w pierwszym miesiącu eksploatacji następujący ruch:

27 przelotów
103 pasażerów
5000 kg. paczek.

Posługiwano się aparatami typu Junkers.

31 sierpnia zezwolono Awjokulturze na otwarcie drugiej linji Moskwa-Charków. Obecnie czynione są w tym celu wszelkie przygotowania, — jako to budowa i rozbudowa lotnisk i zakup aparatów (również Junkersa).

Płatowiec wynalazku rosyjskiego.

Inżynier Biessonow zbudował nowy mały trójpłatowiec z silnikiem 20—30 HP. Konstrukcja aparatu i silnika są podobno jego pomysłem oryginalnym. Płatowiec inż. Biessonowa uznany został za bardzo pożyteczny przez techniczno na-

ukowy komitet „Gławwozducha“ (naczelna władza lotnicza). Może on znaleźć zastosowanie pokojowe, jako aparat turystyczny i sportowy, zaś wojenne dla wyszkolenia i obserwacji.

Port lotniczy w Petrogrodzie.

Władze sowieckie przystąpiły do budowy wielkiego portu lotniczego, przeznaczonego dla sterowców i płatowców oraz aparatów wodnych. Port ten oddany będzie do dyspozycji komunikacji powietrznei pomiędzy Szwecją a Rosją oraz Rosją i innemi państwami.

SZWAJCARJA.

Umowa lotnicza Szwajcarji z Belgją

Rada federacyjna przyjęła i ratyfikowała umowę podpisaną w Brukseli. Umowa ta dotyczą unormowania stosunków komunikacji pomiędzy temi państwami. Treść umowy nie wiele odbiega od konwencyj, zawartych przez Szwajcarję z Anglją, Francją i Niemcami.

Obecnie zawierana jest umown lotnicza Szwajcarji z Holandją.

HOLĄNDJĄ.

Smiglowiec Hansch'a.

„L'Air“ zamieszcza wiadomośc o holenderskim śmigłowcu zbudowanym przez Hansch'a. Aparat ten zainteresował Angielskie Air Ministry, gdyż liczony jest w ten sposób, iż będzie mógł nie tylko wznosić się pionowo, ale utrzymywać nieruchomo na wszelkiej wysokości i posuwać poziomo,

Zainteresowanie się tą sprawą przez władze angielskie, świadczy o tem iż do udoskonalenia śmigłowców przypisują w Angli wielką wagę.

Obecnie wszystkie wysiłki angielskieześrodkowane są w tym kierunku.

WĘGRY.

Komunikacja powietrzna na Węgrzech.

Czynne są tytułem próby dwie linje: 1) Budapeszt—Szombathely (od 7 listopada 1920 r.), 2) Budapeszt—Szeged (od 4 grudnia 1920 r.), projektowana jest trzecia linja: Budapeszt—Miskolcs. Linje te obsługuje węgierskie t-wo akcyjne p. n. Magyar Aeroforgalmi, siedliskujące w Budapeszcie i posiadające kapitał 50.000.000 korou.

WŁOCHY.

Lotnictwo we Włoszech.

Włoski minister wojny zapoczątkował politykę oszczędnościową w lotnictwie wojskowem, redukując je do minimum. Z drugiej jednak strony skierowano wszelkie usiłowania na rozwój lotnictwa cywilnego, które jest organizowane w ten sposób, aby przy minimalnych wydatkach stworzyć tak silne lotnictwo narodowe, że stanie się ono źródłem bogactwa przemysłowego kraju.

ZAKŁADY MECHANICZNE

E. PLAGE i T. LAŚKIEWICZ

W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ W DZIALE OGÓLNYM:

KOMPLETNE INSTALACJE
GORZELNI, REKTYFIKACJI,
KROCHMALNI, SYROPIARNI

**BUDOWA APARATÓW
CUKROWNICZYCH**

**BUDOWA KOTŁÓW PAROWYCH
RÓŻNYCH TYPÓW I WYMIARÓW**

KONSTRUKCJE ŻELAZNE

DZIAŁ SAMOLOTÓW

BUDOWA AEROPLANÓW

Druk. Stołeczna R. Belke i S-ka, Warszawa, Wolska 16, telefon 88-67.